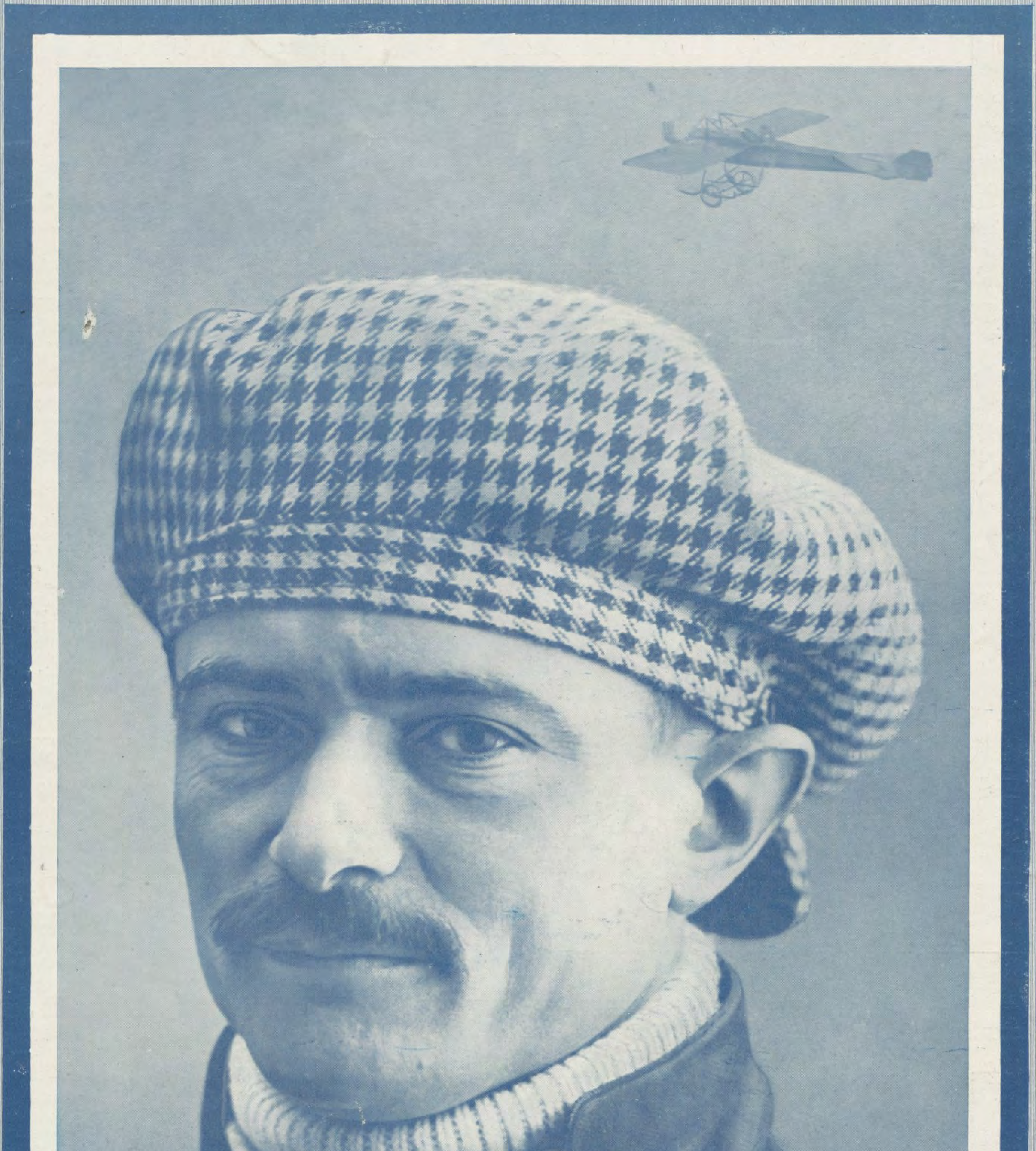
15e Année ❧ N° 697

Le Numéro : **50** Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

❧ 27 Janvier 1912 ❧

VIE AU GRAND AIR



JULES VÉDRINES
LE NOUVEAU RECORDMAN DE LA VITESSE EN AÉROPLANE
(Détail technique : monoplan Deperdussin.)

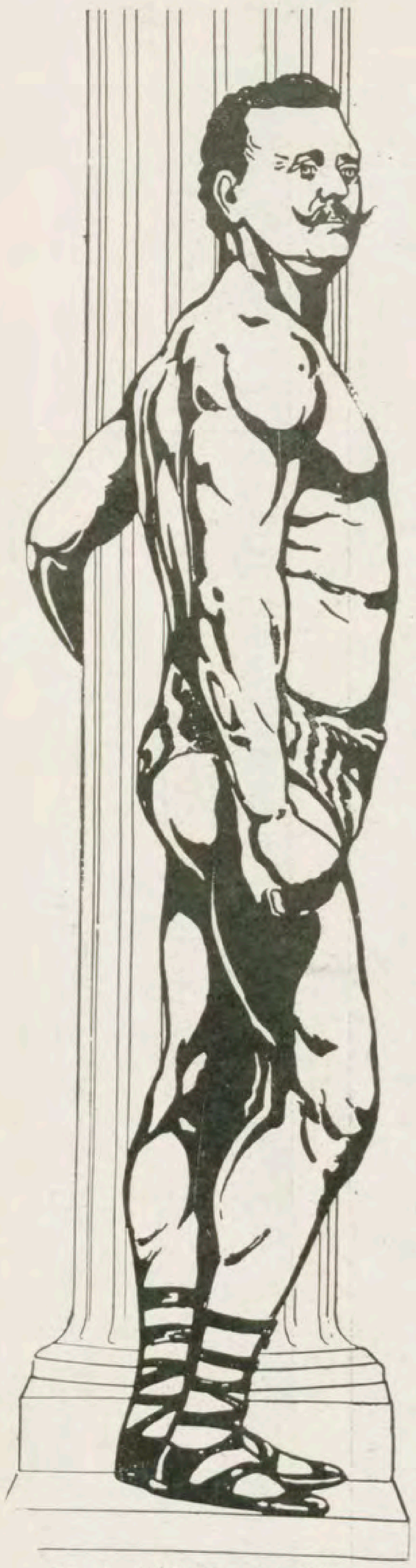
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT **THISBÉ** **ED. PINAUD**

Les Appareils à Ressorts

SANDOW

SONT LES MEILLEURS APPAREILS DU MONDE POUR LA CULTURE PHYSIQUE


SANDOW

Non seulement pour tous les genres de sportsmen, mais encore pour toutes les personnes faibles ou atteintes de malaises résultant d'une vie sédentaire comme la **CONSTIPATION**, les **INSOMNIES**, les **MALADIES D'ESTOMAC**, etc. Les **APPAREILS « SANDOW »** donnent du **SANG** et de la **FORCE VITALE**, durcissent les **NERFS** et les **MUSCLES** et stimulent puissamment l'**ÉNERGIE** ; en un mot, **ILS RÉGÉNÈRENT L'INDIVIDU**

RÉSULTATS MERVEILLEUX ! *MILLIERS D'ATTESTATIONS !*

ESSAI GRATUIT

PENDANT UNE SEMAINE POUR TOUS LES INTERESSES !

6 MOIS DE CRÉDIT **3 FRANCS PAR MOIS**

Les appareils, présentés de la façon la plus plaisante, sont livrés en métal nickelé avec poignées recouvertes de cuir aux prix suivants :

Pour Messieurs : avec 7 ressorts démontables, poids environ 3 kilos par paire, nickelé.... **17.50**
— 5 — — — — — émaillé.... **12.50**
Dames et Jeunes Gens : avec 5 ressorts démontables poids env. 1 k. 700 p. paire, nickelé. **14.50**

A chaque paire nous joignons une **Méthode complète écrite par « Eugène Sandow »**, *indiquant tous les renseignements nécessaires pour la pratique des exercices.*

SANDOW DUMB-BELL C^{o}, RAYON H. S., PARIS, 70, RUE DU FAUBOURG POISSONNIÈRE.

*Les intéressés sont priés de joindre **0 fr. 85** pour frais de port ; nous ne l'exigeons toutefois pas à la commande d'essai.*

OFFRE EXCEPTIONNELLE

27/1/12 **SANDOW DUMB-BELL C^{o}, RAYON H. S.**, 70, rue du Faubourg Poissonnière.
Veuillez m'envoyer par retour du courrier, à l'essai pendant 7 jours, un de vos appareils à ressorts pour
Messieurs au-dessus de 18 ans, avec méth. **17.50** Messieurs au-des. de 18 a., av. méth., émaillé. **12.50**
Jeunes Gens jusqu'à 18 ans, avec méthode. **14.50** Dames, avec méthode à.................. **14.50**

Il reste bien entendu que j'ai le droit de renvoyer les haltères après un usage d'une semaine à la « Sandow Dumb-Bell Cie » sans que je sois engagé d'aucune façon. Je suis toutefois responsable de leur détérioration, volontaire et malintentionnée. Si je garde l'appareil je m'engage, à l'expiration de la semaine d'essai, à verser à la Compagnie un acompte de **3** francs plus **0 fr. 85** de port domicile, ou régulièrement **3** francs par mois jusqu'au paiement intégral du prix ci-deesus.

ECRIRE LISIBLEMENT *Adresse complète*..............................
RAYER CE QUI EST INUTILE *Nom et Profession*..............................

NOTRE OFFRE N'EST VALABLE QUE POUR LA FRANCE CONTINENTALE

VOITURE DE PROMENADE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE

Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

Timbre-poste. Catalogue franco, P. SAVARY, La Rochelle

Pour moteur sans soup. dem. personne s'y intéres. ou indus. p. étab. type série. Mod. déjà construit. Bén. int. et certain. Écr. DURAY, 23 bis, r. Duhesme, Paris

Officiers Ministériels

VILLE DE PARIS
A adj^{on} s^{r} 1 ench., Ch. des Not. Paris, le ***6 Février*** 1912,
3 TERRAINS B^{d} St-MICHEL R. de VAUGIRARD et M^{r}-LE-PRINCE
aux ANGLES de ces VOIES. S^{ces} 94m85, 303m11, 151m04, M. à p. 600 f. 500 f. 700 f. *le m.* S'ad. aux not. Mes MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS et DELORME, r. Auber, 11, *dép. de l'ench.*

VILLE DE PARIS
A adj^{on} s^{r} 1 ench., Ch. des Not. Paris, le ***6 Février*** 1912,
TERRAIN Boul^{d} RASPAIL
S^{ce} 420 m 50. M. à p. 625 f. *le m.* S'ad. aux not. Mes MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS et DELORME, r. Auber, 11, *dép. de l'ench.*

Propté à Paris **B^{d} ORNANO**, 13. Cce : 1.220 m. R. : 7.000 f. M. à p. : 150.000 fr. Maison de campagne à Chatou, av. Brimont, 11. Cce : 1.363 m. Rev. : 1.700 f. M. à p. : 25.000 f. Adj., ch. not. Paris, 13 fév. S'a. n., M^{es} G Aubron et Puche, r. la Chapelle, 33, dép ench.

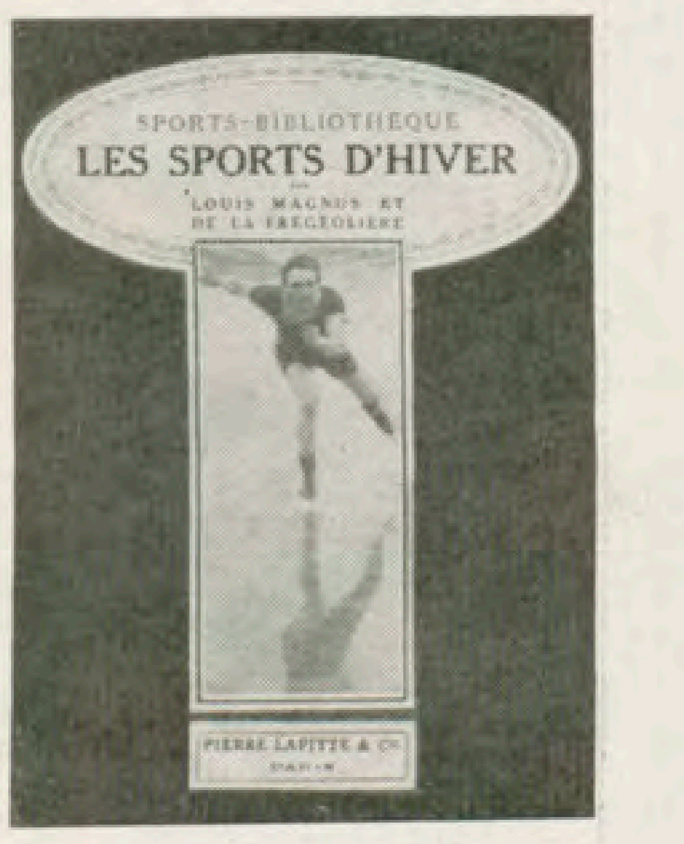
VENTE en la mairie de Trouville-sur-Mer (Calvados) le 16 février 1912, à 2 h. 1/2.
TERRAIN sur lequel est édifié un garage. Contenance : 227 m 50 environ.
SIS A TROUVILLE 50, rue de **PONT-L'ÉVÊQUE**
à l'angle de la rue Lessieur. M. à pr. : 7.500 francs. S'adresser à Mes NORGEOT et MARQUIS-BOUDAILLE, avoués à Paris, et Me HOULÉ, notaire à Deauville (Calvados).

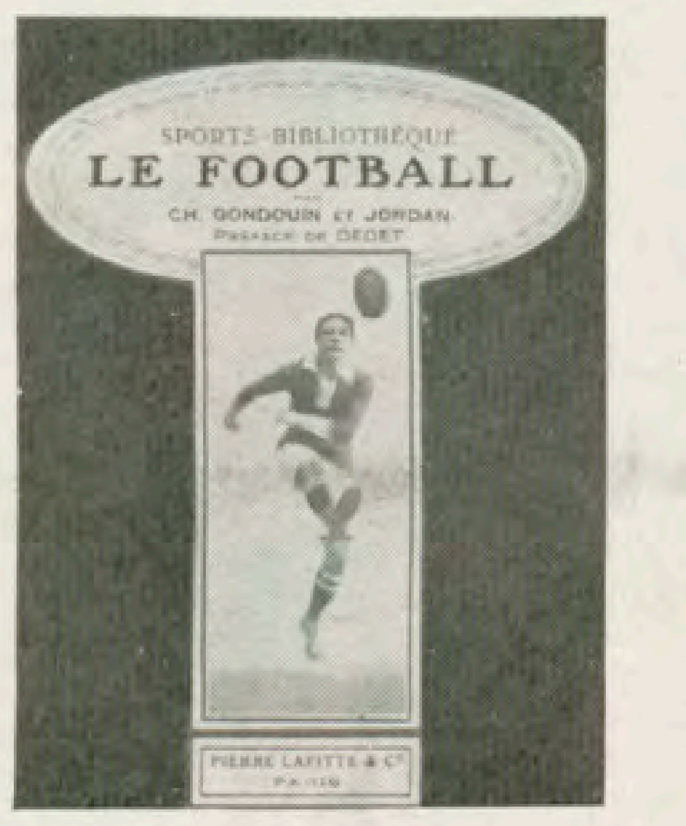
Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée. – *Service des bagages à domicile.*

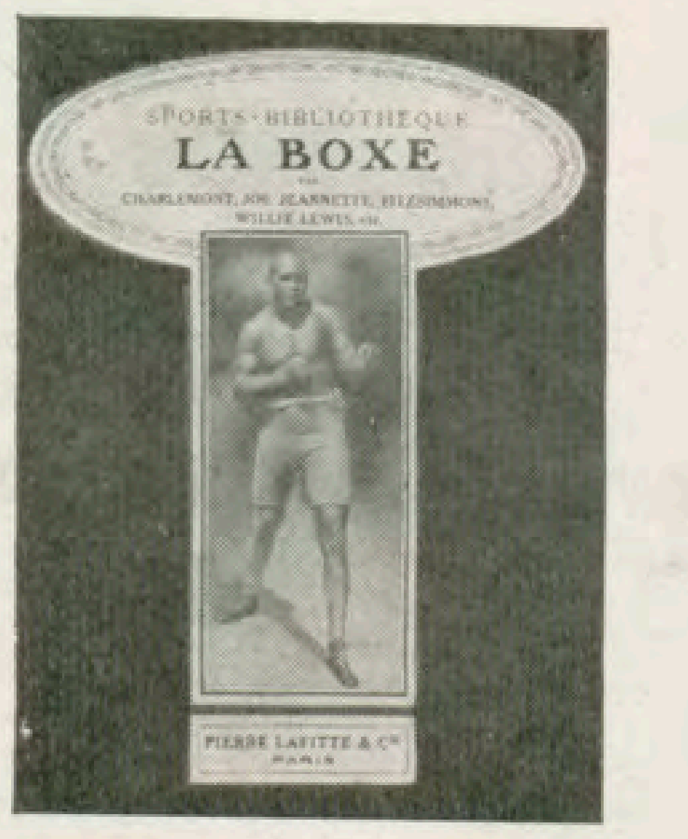
Depuis le 1er mai, la Société anonyme des Voyages Duchemin, d'accord avec la Compagnie P.-L.-M., a organisé un service spécial de livraison à domicile des bagages des voyageurs arrivant à Paris par le rapide de Marseille à 8 heures du matin et par le *Calais-Méditerranée* à 8 h. 50 du matin ; ces bagages peuvent être transportés à domicile par un fourgon automobile dans les 8e, 16e et 17e arrondissements, le matin même avant midi.

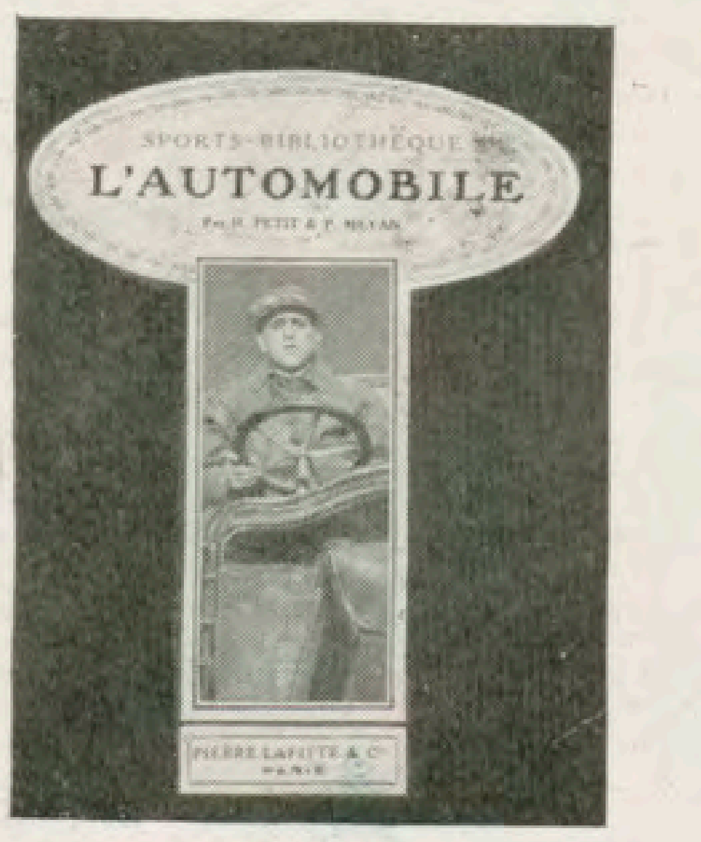
Ce service a lieu tous les jours, sauf le dimanche, au tarif ordinaire.

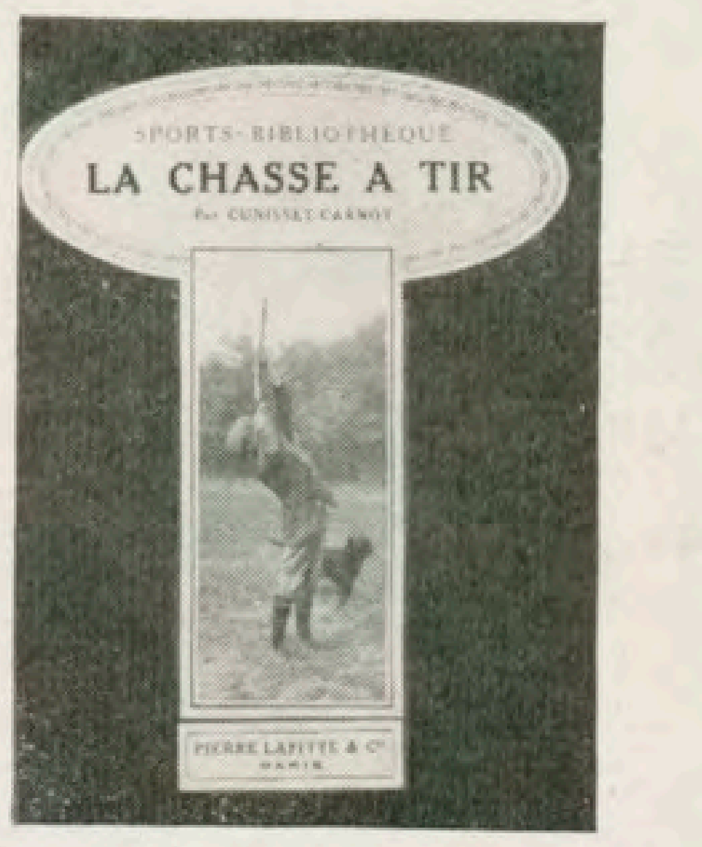
SPORTS - BIBLIOTHÈQUE

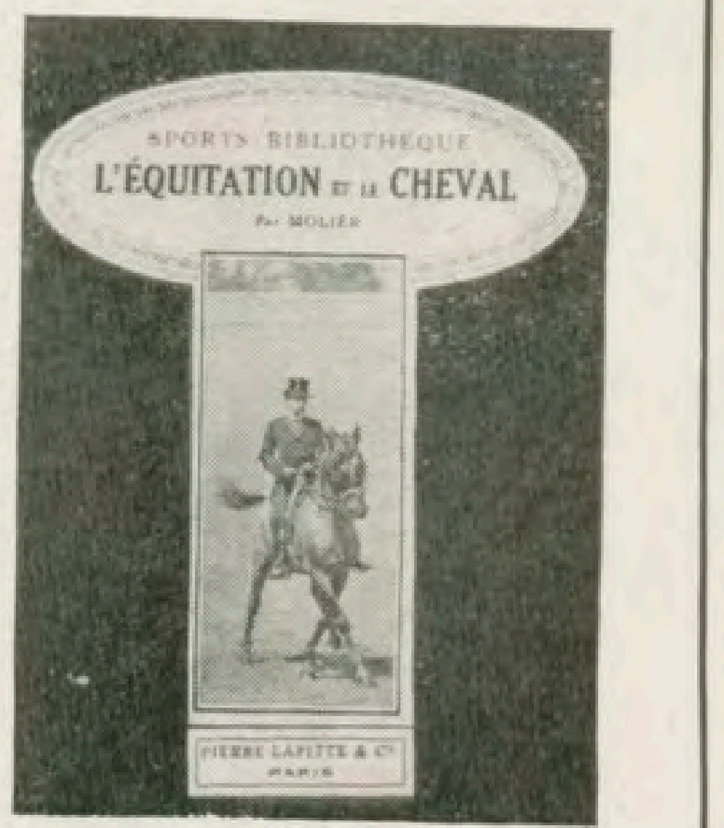












VIENT DE PARAITRE :

Le Volume broché : 6 francs

L'Équitation et le Cheval

par MOLIER

Le Volume cartonné : 7 francs

Lire dans *Je sais tout* : La Chasse en Aéroplane, par Martinet et Legagneux

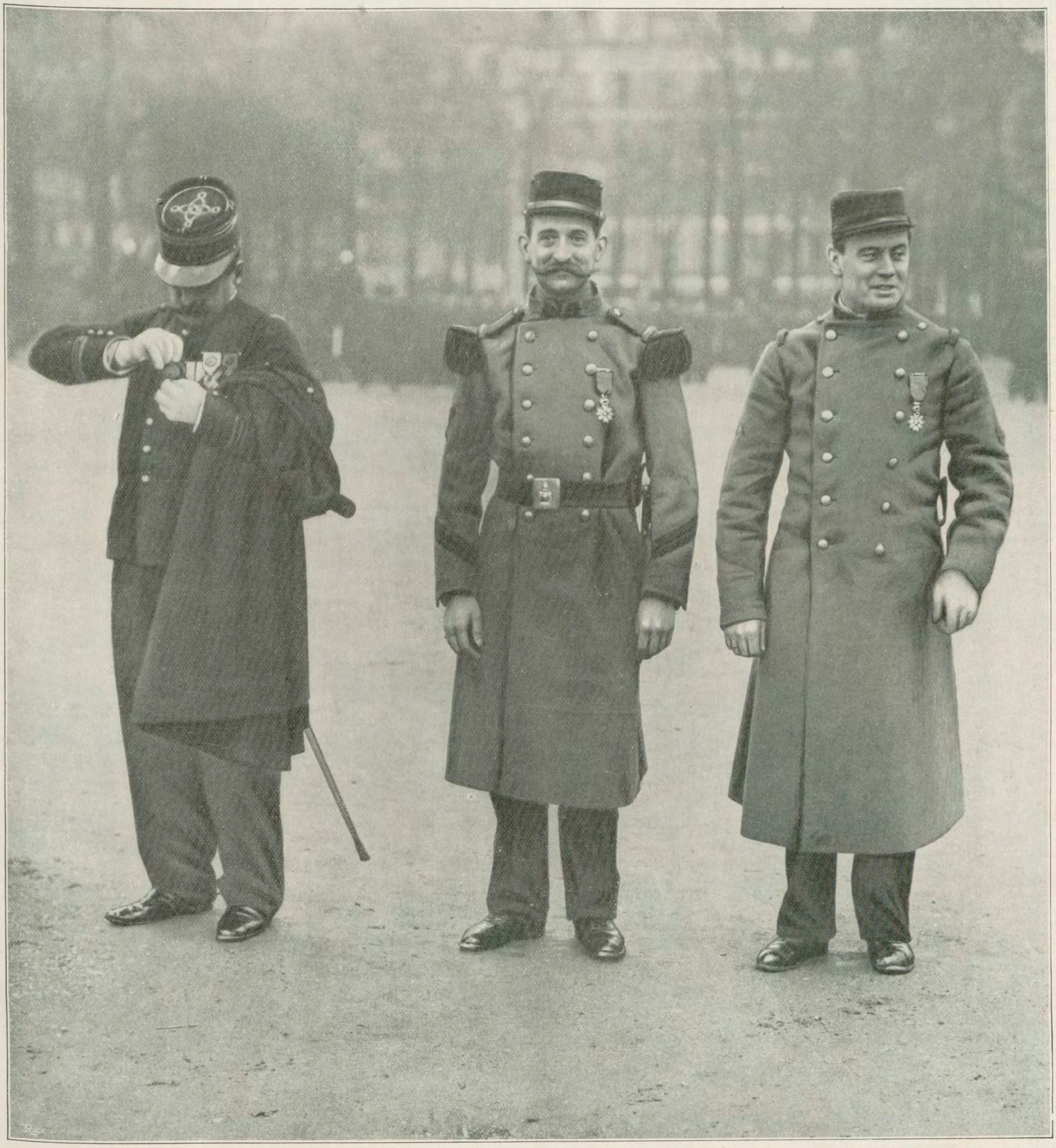
La Vie au Grand Air

N° 697 ⌀ 27 Janvier 1912

ABONNEMENTS :
France . .. . 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A by Pierre-Lafitte et Cie January 27 th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numero et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.



LES CHAMPIONS DE L'AIR A LA REVUE

Le 18 janvier dernier, sur l'Esplanade des Invalides, s'est déroulée la revue au cours de laquelle la croix de la Légion d'honneur a été remise officiellement au capitaine de réserve Louis Godard, pilote et constructeur de sphériques et de dirigeables, au caporal Emile Aubrun, deuxième du Circuit de l'Est et au sapeur Eugène Renaux vainqueur de Paris-Puy-de-Dôme, que nous représentons ici de gauche à droite.

DEUX MATCHES INTERNATIONAUX DE RUGBY

L'ANGLETERRE BAT LE PAYS DE GALLES.

A Twickenham, après une partie très disputée, l'Angleterre a triomphé du Pays de Galles par 8 points à rien. La partie fut surtout gagnée par les trois quarts anglais qui firent preuve de vitesse. Aucun point n'avait été réussi dans la première mi-temps et ce fut vers la fin que l'Angleterro réussit les deux essais qui lui donnèrent la victoire.

LE MATCH FRANCE-ÉCOSSE

A Edimbourg, les Ecossais ont pris une éclatante revanche de leur défaite de l'an passé, en triomphant par 31 points à 3. Nos avants sont en partie responsables de ce véritable désastre. Ils furent déplorables dans le jeu ouvert, l'arrière Dutour, par contre, fut impeccable.

UNE TRIBUNE IMPROVISÉE

Des spectateurs enthousiastes n'ont pas hésité à monter sur cette machine à élever l'eau pour assister au match Angleterre-Galles.

SOMMAIRE

Védrines, ... Couverture.
Les Champions de l'air à la Revue 51
Deux matches internationaux de rugby 52
La Vitesse est-elle dangereuse ? par Jules Védrines .. 53
La foire aux Autos, par Georges Prade 53
L'écrasement de la France, par Géo Lefèvre 53
La question du Bobsleigh, par R. de la Frégeolière .. 54
Le Match Blackheath-R. C. F, par J. Auger. 55
Echos, Calendrier, Résultats techniques 56
Le record de la hauteur à trois 57
Au Vélodrome d'hiver 57
Keyser gagnele prix Lemonnier. .. .. .58, 59
La semaine de boxe, par J M. 60
Les vrais champions du monde, par Jacques Mortane. 61
Les six jours à Paris, par Petit-Breton 61
Quelle sera la course d'aviation de 1912 ? par F. Toché. 6s
Le Bloc-Notes de la semaine 63
Les familles de pur sang, par René Riondet. 64
Les courses de Nice, par Stuart. 64
Les courses de Nice. 65
Le Prix du Grand Cercle de Nice 66
La vie d'un Champion du Ring. par Jim Jeffries 67
Notre concours de Jeffries. 68
Jack Johnson, ... Hors texte en couleurs.

AVIATION

La vitesse est-elle dangereuse ?

Loin d'être un danger, la vitesse est, au contraire. un élément de sécurité.

Depuis que j'ai réussi à battre les records de vitesse en monoplan en couvrant 150 kilomètres en 1 h. 2, il ne se passe pas de minute sans que je m'entende interpeller de la sorte :

— Comment ? Vous avez osé voler à une telle allure ? Vous ne songiez donc pas au péril. N'aviez-vous pas d'appréhension ? N'importe, il en faut du courage !

Je répète textuellement. Si je parle de courage, ce n'est pas dans le but de plastronner et de me gonfler d'orgueil. Ce n'est pas mon genre. Je fais de l'aviation pour l'amour de l'aviation et le désir de me rendre utile, non point par vaine gloriole et par fatuité. J'aurais d'autant plus tort de prendre semblables compliments au sérieux, que je considère qu'il n'y a pas la moindre témérité à faire du 145 de moyenne à l'heure. Ceux qui prétendent qu'il est imprudent d'atteindre une allure semblable sont ceux qui ont peur. S'ils avaient goûté cette absorption de l'élément qui ne fuit plus, mais qu'on semble avaler, ils auraient au contraire la conviction que le danger disparaît, à mesure que la vitesse augmente.

Depuis deux ans que je me suis passionné pour le nouveau sport, je n'ai jamais varié sur ce point : plus on ira vite, plus les vols seront sûrs, moins les accidents viendront nous attrister. Nous défierons la mort et nous volerons d'une façon tellement rapide qu'elle ne pourra nous rejoindre. Cela est une figure mais je vais tâcher de vous prouver qu'elle représente absolument la réalité.

Dans l'automobile, la vitesse est secondaire, mais dans l'aéroplane, elle constitue le coefficient principal. Ce qui est dangereux, lorsqu'on vogue sur les flots atmosphériques, ce sont les courants divers et les remous. Avec un appareil rapide, on se rit du vent, on peut voler dans la tempête. Plus on va vite, mieux on peut se tenir, sans redouter la traîtrise d'Eole.

Lorsque Louis Blériot débuta comme constructeur, il avait bien compris la force de cet axiome. Il était l'apôtre de la vitesse. Cela dit, pour vous prouver que je ne suis pas un utopiste et que je me contente de suivre des traces glorieuses. Je suis avant tout un père de famille et je n'ai pas le droit d'aller à la mort. C'est pourquoi je choisis le moyen le plus prudent de faire de l'aéroplane. Tout me prouve que c'est de franchir le plus grand nombre de kilomètres dans le moins de temps possible. Lorsqu'on a charge d'âme, malgré soi on ne se laisse pas aller à des actes de folle témérité et je vous avoue franchement que si je me lance dans l'espace comme un bolide, c'est justement parce que je sais, que, de cette façon, je risque bien moins.

Ne croyez pas cependant qu'il vous suffise de vous installer dans n'importe quel appareil, muni d'un moteur très puissant et de voler à la poursuite des records. Ce serait tout simplement absurde. Ce qu'il vous faut avant tout, c'est un monoplan qui puisse merveilleusement planer. Et je reconnais que jusqu'ici, je n'en ai jamais encore trouvé un qui puisse être comparé, à ce point de vue, au Deperdussin qui vient de me valoir le titre de recordman du monde. Grâce à ses qualités d planeur, il a pu battre tous les records existants et de loin, je me plais à le reconnaître. Mais je n'ai pas encore fini. Je fais monter un moteur de 140 chevaux sur mon fidèle appareil et j'espère approcher 180 kilomètres dans l'heure. J'ai été surtout frappé par un fait : presque toujours, lorsque vous prenez le départ sur un monoplan muni d'un moteur très puissant, il est difficile de rouler en ligne droite avant de décoller, une aile fait souvent pencher l'engin à droite ou à gauche, tandis qu'avec mon appareil, je pars avec la même aisance, la même facilité qu'avec un moteur ordinaire.

Une fois dans les airs, plus vous allez vite, moins vous avez besoin de toucher aux commandes. Lancé à toute vitesse, le monoplan ne bouge pas, il possède une stabilité parfaite. Je vais dix fois plus vite que le vent, c'est moi qui le gêne. Avouez que c'est bien mon tour.

Mais l'atterrissage, me direz-vous ?

L'atterrissage est aussi facile que possible, à condition que vous preniez vos précautions. Il suffit de couper l'allumage au moment de descendre, il ne reste plus que 13 mètres de surface portante, la force motrice est supprimée. Vous avez un peu plus de poids qu'avec un 50 chevaux, c'est tout. Que vous ayez un 50, un 100, un 140 ou un 200 chevaux, rien n'est changé. Plus le moteur est puissant, plus l'atterrissage est délicat, le fait est indiscutable. Mais si vous faites attention et si votre appareil plane bien, ce travail ne réclame aucune disposition spéciale.

JULES VÉDRINES ET SA PETITE FILLE DE 18 MOIS.

Les impressions ressenties à 145 à l'heure ? Elles ne sont pas nombreuses, je puis vous l'avouer. La fièvre de la vitesse vous envahit. A chaque tour, vous désirez gagner du temps sur le tour précédent et vous filez comme une flèche, faisant corps avec votre appareil, lui donnant vos ordres, l'obligeant à vous obéir. Un regard en passant au pylone pour constater votre allure sur le tableau tenu à jour. Et je vous garantis que mon ami Busson avait quelque travail ! En deux minutes, il était obligé d'effacer les inscriptions déjà écrites pour les remplacer par les nouvelles. Je distinguais tout avec une parfaite aisance, conduisant d'une main, tant mon appareil répondait facilement à toutes mes demandes. Je volais à ras du sol, provoquant la terreur sur le passage de mon bolide. Au pylone, un cycliste appuyé sur sa machine, eut tellement peur à mon passage, qu'il s'effondra sur le sol.

Je suis certain, je le répète, que l'avenir de l'aviation réside dans la vitesse. Et j'ai déjà fait des adeptes avec tous ceux que j'ai emmenés dans les airs, à califourchon sur le fuselage de mon 100 chevaux. Ils y ont gagné une confiance et une sécurité qu'ils ne soupçonnaient pas et ont acquis la conviction que la rapidité supprime le danger. Je ne demande qu'à en faire la preuve auprès du plus grand nombre de sportsmen. Car, plus on prouvera au public que l'aviation n'est pas un sport dangereux et difficile, plus facilement on attirera à ce merveilleux sport la foule de pratiquants qui lui manque à l'heure actuelle où les touristes sont rares. N'importe qui peut devenir un champion de l'air. Il suffit de savoir se conduire et de connaître son moteur et on peut aller de Paris à Madrid après deux ou trois sorties. Quant à la difficulté de la lecture de la carte, c'est une plaisanterie. Est-ce en gagnant 50 centimes de l'heure, sur un tour, derrière un verre dépoli, toute la journée, pendant deux ans, avenue des Gobelins, que j'ai appris à lire la carte ? Non, n'est-ce pas ? Alors vous voyez que ce n'est pas sorcier et je désire par-dessus tout que tous les ejeunes s'en rendent compte et qu'ils viennent grossi au plus vite les rangs, encore trop clairsemés, des matelots de l'air.

Jules Védrines.

AUTOMOBILE

La foire aux autos

L'automobile fait revivre les foires de jadis

L'automobile, cette industrie essentiellement moderne, est peut-être la seule aujourd'hui qui ait gardé, ou plutôt qui ait rétabli les coutumes commerciales d'antan.

Seule, avec la peinture et la sculpture — ce ne sont pas des industries, il est vrai, mais des arts, — elle a conservé ses foires, qui sont ses Salons. Bien mieux, on avait tenté de les supprimer et l'on y réussit. Paris n'a pas eu de Salon en 1911. Il aura une Exposition Automobile en 1912, Londres n'a jamais renoncé à celui de l'Olympia.

Bruxelles enfin, dont le Salon s'achève au moment où j'écris ces lignes a depuis sept années une exposition dont le succès va croissant, et je ne parle que des centres vraiment internationaux. Berlin, Pétersbourg, Moscou, Vienne, Turin, en Europe, et un grand nombre de villes d'Amérique ont des Salons.

Nous venons justement de recevoir les chiffres des exportations françaises d'automobiles en 1911. Ils sont très satisfaisants. Le total de notre exportation monte à 175.770.000 francs, contre 176.610.000 en 1910, et 1910 avait été l'année triomphale. 1909 avait donné 146 millions ; 1908, 127 millions ; 1907, 144 millions. Nous n'avons donc baissé que d'un million au cours d'une année où des bruits de guerre suspendirent un peu partout tout échange en dehors de l'indispensable.

Et surtout, notre marché est mieux réparti. En 1910, nous vendions pour 70 millions à la seule Angleterre qui figurait à elle seule pour les 2/5 de notre chiffre total. C'était encore l'époque des taxis dont ils ont quelques milliers. Cette année, l'Angleterre ne nous a acheté que pour 5 millions. Et malgré cette diminution de 16 millions pour un seul pays, nous avons « étalé » comme on dit en marine. Or, il n'est pas douteux qu'il vaut mieux avoir beaucoup de clients qu'un seul, et augmenter son chiffre d'affaires avec les petits clients que de se livrer entre les mains de votre acheteur unique. En 1908, l'Angleterre nous acheta pour 60 millions sur 127. C'est dire que 50 % de notre commerce était mis entre ses mains. C'était grave.

Aujourd'hui, nous avons d'autres débouchés, et au premier rang la Belgique qu'on appelle toujours, je ne sais pourquoi la petite Belgique. Or, s'il s'agit de matières économiques, c'est la grande Belgique et la petite Russie qu'il faut dire. La Belgique nous a acheté pour 35 millions d'automobiles en 1911, contre 31 millions en 1910 et 11 millions en 1908. Aussi, ne disons pas de mal du Salon de Bruxelles. L'Algérie, devenue riche avec ses vins, sera elle aussi un client formidable. Elle est à 14 millions cette année, contre 4 millions en 1907.

Conservons donc avec soin ces foires de l'automobile.

Une industrie qui frise les 200 millions de vente dans un pays où nulle autre n'atteint 350 millions, qui est la cinquième comme chiffre d'affaires, est une des forces nationales du pays.

Georges Prade.

FOOTBALL-RUGBY

L'écrasement de la France

Les Écossais ont jonglé avec l'équipe de France, anéantissant nos espoirs.

Partis plein d'espoir pour l'Ecosse, nous avons subi sur le vert terrain d'Inverleith l'un des échecs les plus douloureux que le football français nous ait encore permis d'enregistrer. Le désastre que l'équipe d'Angleterre, l'an dernier, nous avait infligé à Twickenham était presque oublié. Une magnifique partie contre le Pays de Galles, à Paris, une excellente première mi-temps qui nous avait permis, en Irlande, d'avoir l'avantage des points pendant la moitié du jeu, une défaite de justesse par cette même Irlande, il y a trois semaines à Paris, tout cela avait cautérisé la cuisante blessure d'amour-propre que nous avait valu notre effondrement de Twickenham, au lendemain même de notre premier succès international, le 1er janvier 1911, sur ces mêmes Ecossais que nous allions cette fois chercher chez eux.

Le « papier » lui-même nous permettait un bon espoir. L'équipe d'Irlande est, cette année, des plus redoutables ; l'équipe d'Ecosse, par contre, ne devait pas être meilleure que celle de l'an dernier, bien au contraire. Les compétences anglaises, s'accordaient à dire que la France avait, cette fois encore, sa bonne chance, et, qu'en tous cas, le jeu serait assez égal.

Vous savez aujourd'hui ce qu'il en est advenu. Nous avons été écrasés comme aux plus mauvais jours de nos premières rencontres internationales, aux temps où nos lignes étaient sans cesse débordées, traversées, où nos avants n'existaient pas, où nos lignes arrières étaient aussi trouées qu'une écumoire, et où nous nous signalions, enfin, par les seuls exploits individuels de quelques joueurs agiles et rapides.

C'est par 31 points à 3 que nous avons été battus, par 6 essais à 1. Et cette différence de cinq essais est à peine celle qui exista samedi entre les deux équipes. Avec un peu de chance, les Ecossais pouvaient en compter un ou deux de plus.

Ce sont nos avants, ou plutôt cinq de nos avants qui sont les responsables du désastre. Ils nous ont démontré, clair comme le jour, qu'il nous fallait désormais renoncer aux joueurs brillants dans le jeu ouvert, mais brillants individuellement pour revenir — ou plutôt pour arriver — au choix de laborieuses unités qui consentent à pousser en mêlée, à travailler ensemble, en paquet, dans le jeu ouvert et à la touche, et qui aient aussi l'indispensable courage de se coucher sur le ballon dans les dribblings. Hors cela, point de salut.

Dès les cinq premières minutes, il fut évident que notre mêlée était battue, qu'elle était inexistante. Les Ecossais la formaient instantanément, à n'importe quelle place. Les huit joueurs tenaient cette place en première, deuxième ou troisième ligne, indistinctement. Puis ils poussaient tous, et même lorsque le ballon échappait au début à leur première ligne, ils parvenaient à le reconquérir par le seul fait que leur mêlée poussait, qu'elle avançait et revenait ainsi sur le ballon que les nôtres, disloqués, ne pouvaient conserver et talonner utilement.

Nos avants, au contraire, cherchaient tous à toujours occuper la même place dans la mêlée, celle qui leur avait été assignée sur le tapis vert du comité de sélection. Ils n'y arrivaient que tardivement. La mêlée adverse était déjà en action, aussi notre bloc ne pouvait-il se former que de façon défectueuse. Mal placés, ils ne pouvaient pousser de façon effective ; et si, par hasard, ils étaient placés de façon correcte, la moitié d'entre eux ne poussait qu'insuffisamment.

Et voilà comment nous eûmes ce spectacle inattendu de voir les lignes arrière écossaises être toujours mises à même de partir à fond, après avoir été servies au mieux par deux demis, auxquels leur mêlée donnait sans cesse le ballon de la façon la plus sûre.

Ajoutez à cela, que si Larribau fit tout son possible derrière une mêlée battue, Dedet fut loin d'être heureux dans la défense, que si, en trois quarts, l'aile Brugun-Failliot fut tout à fait à la hauteur de la situation et ne laissa rien passer, l'aile Ihingoué-Dufau fut, par contre, remarquablement faible dans la défense, et vous commencerez à avoir la très simple explication d'un résultat qui a pu vous paraître d'abord absolument anormal.

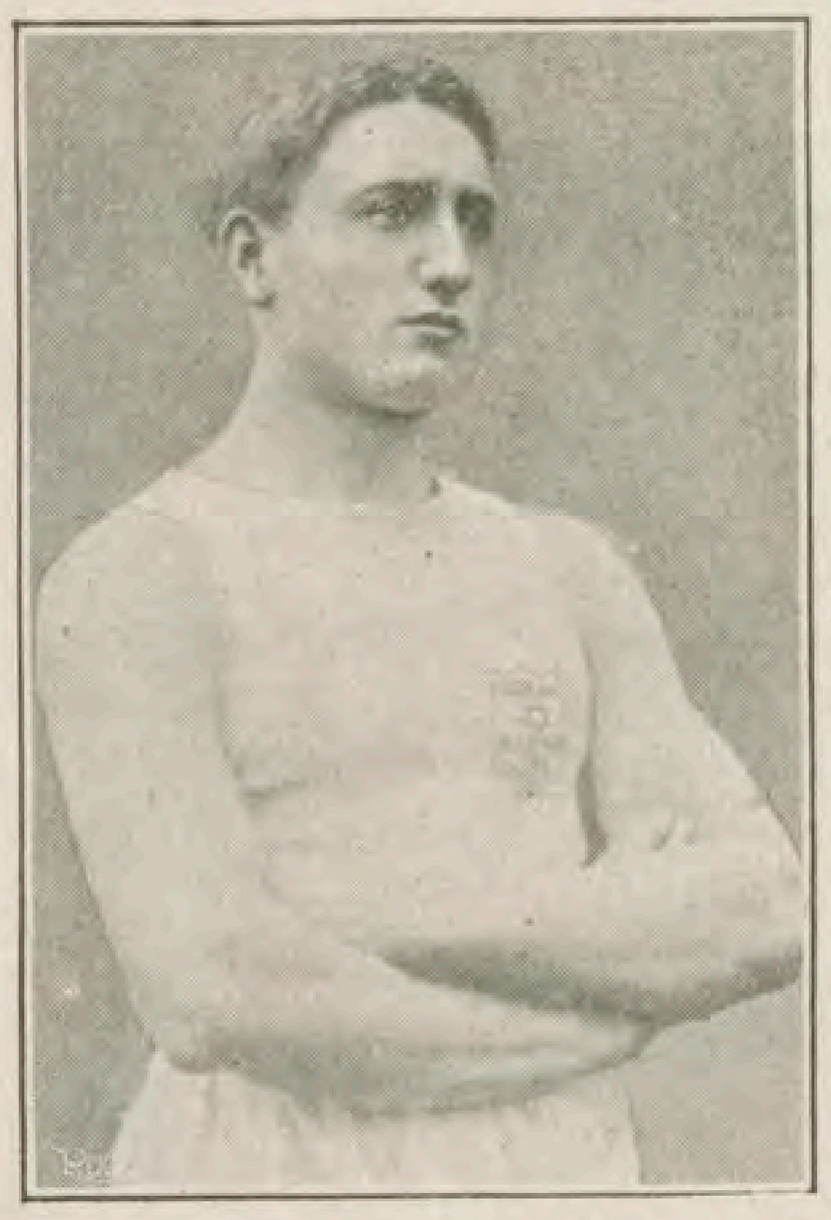
La leçon est très dure. Il faut qu'elle porte ses fruits. Bien que de tels résultats puissent faire croire le contraire, et bien qu'après une semblable partie on en puisse penser de l'autre côté de la Manche, on commence à savoir jouer en France.

Mais pour que des désastres aussi navrants puissent être évités, il faut que ceux qui ont charge de former les futures équipes de France prennent des résolutions héroiques.

C'est le jeu de nos avants qui, indiscutablement. constitue le point faible de nos équipes de France. Nous choisissons huit joueurs brillants, mais dont la moitié n'est ni laborieuse, ni courageuse. Nous devons désormais, nous attacher à rechercher uniquement les accrocheurs, jouant avec tout leur cœur de la première à la dernière minute de la partie. Et nous devons surtout, et avant tout, avoir des avants qui poussent tous en mêlée. Samedi dernier, seuls, Mauriat, de Beyssac et Boyau ont joué ainsi. Communeau a brillé dans le jeu ouvert et dans la défense, mais il ne poussait pas. Paoli a fait une ou deux bonnes choses, mais il ne poussait pas non plus, et traînait le plus souvent avec une déplorable nonchalance. Je ne cite que ces deux-là, parce que ce sont justement ceux qui paraissent les plus brillants dans leurs attaques Nous considérons en France que sur ces huit hommes, cinq, ceux de première et de seconde ligne, doivent être les pousseurs, les trois autres, en troisième ligne, demeurant les embusqués, les « ravageurs » qui ne sont destinés qu'à s'échapper de la mêlée, aussitôt presque qu'elle est formée. L'Ecosse, après l'Angleterre, nous a prouvé le contraire. Il faut qu'au moins sept hommes sur huit soient des pousseurs. Et c'est ainsi seulement que nous pourrons avoir la possession du ballon et utiliser normalement les seuls hommes qui aient à porter l'attaque en vitesse et par passes : le demi d'ouverture et les quatre trois quarts.

A vrai dire, le bon demi d'ouverture, adroit, vite, perçant, sachant lancer l'attaque du côté où il faut, après l'avoir lui-même commencée, tel Lloyd en Irlande, tel Gunn en Ecosse, nous ne l'avons pas encore, mais ce n'est qu'un homme à trouver. C'est moins difficile que d'inventer toute une mêlée.

Côté trois quarts, nous paraissons toucher au port. Les seules attaques que nos lignes arrière ont eu la faculté de porter, l'ont été dans un bon style, vivement et classiquement, trop classiquement même, peut-être, mais par contre, il doit être interdit de préférer un trois quarts brillant dans l'attaque, mais insuffisant dans la défense à un homme moins bien doué mais plus solide et plus intelligent dans l'art de résister à l'attaque adverse. Ihingoué et Dufau sont souvent merveilleux de perçant, mais à quoi cela nous a-t-il servi samedi ? A rien.


PIERRE FAILLIOT
QUI SAUVE L'HONNEUR

Et comme ils n'ont pas, et surtout Ihingoué, la sûreté d'un Lane, d'un Vareilles, ou même le courage d'un Mouronval dans la défense, ils ont été sans cesse débordés. Ihingoué, notamment, a été extraordinairement faible sous ce rapport. Hypnotisé par le désir de profiter d'une occasion qui ne venait pas et qui ne devait pas venir, il ne fut presque jamais à sa place. Cherchant à se démasquer, alors que nous ne devions pas hélas ! songer exclusivement à l'attaque il permettait ainsi à l'aile adverse de se démasquer, presque sans le vouloir. Et comme c'était cette aile adverse qui attaquait, elle passait toujours Et Dufau, du coup, voyait sans cesse venir sur lui deux hommes à la fois. D'ailleurs, Dufau, probablement démoralisé, n'arrêta pas, le plus souvent, un seul de ces deux hommes, ce qui le condamne.

Ces basques ont des qualités physiques supérieures, mais j'ai bien peur que, venus tard au football, ils n'en soient encore, en face du grand jeu anglais, au point où nos premiers internationaux en étaient il y a cinq ou six ans : brillants, capables de prouesses individuelles, mais insuffisamment instruits de la façon dont on doit résister à ces grandes descentes collectives que nous montrèrent si souvent les quinze du pays de Galles et de l'Angleterre. Ils ont besoin de vieillir dans la pratique du grand jeu d'équipe, ils ont besoin d'être écrasés, comme nous le fûmes samedi.

Je m'en voudrais de terminer cette amère, mais impartiale critique, sans rendre hommage à la vaillante, à l'admirable partie que fit l'arrière toulousain Dutour, courageux, adroit, sûr en toute occasion sur l'homme et sur le ballon, il empêcha, avec Burgun et Failliot, dont la partie fut également de tout premier ordre, il empêcha, dis-je, le désastre de devenir plus navrant encore.

Allons ! au travail. Nous avons de quoi faire.

Géo Lefèvre.

SPORTS D'HIVER

La question du Bobsleigh

La lutte du bob en fer et du bob en bois.

Dans nos premiers articles sur le tobogganing, parus dans cette revue, voici trois ans déjà, je m'étais efforcé de vous initier à la construction et à l'usage d'un excellent modèle de bob, *le Mars* Bachmann, en bois avec volant et frein au pied, un de ceux que vous rencontrerez le plus souvent sans doute dans nos montagnes, dont il est devenu rapidement le toboggan préféré, grâce à sa maniabilité et à sa légèreté.

Ce modèle-là nous a donné pendant cinq ans, à mes équipiers et à moi, d'inoubliables minutes d'émotions sportives, sur les pistes de France ou de Suisse française où nous avons couru, et gagné parfois aussi.

Mais, il existe une école rivale de bobistes fervents, admirablement outillés et organisés, dont le centre sportif est Davos, la doyenne et la reine des stations d'hiver. Ceux-là utilisent un bob *tout en acier, avec direction à cordes*, très différent du nôtre, dont je veux vous entretenir aujourd'hui, en comparant les modes de construction et d'emploi.

C'est, dans les ateliers de *Herr Hartkoph*, — une physionomie bien davosienne, au regard intelligent et vif sous les sourcils broussailleux, — où dans d'interminables conciliabules se retrouvent chaque jour capitaines et équipiers, qu'est construit *le bob de Davos* en usage d'ailleurs à Saint-Moritz et dans presque toute la Suisse Allemande.

Châssis. Le fer a donc partout remplacé le bois, sauf pour le châssis. Celui-ci, auquel est fixé toute la garniture, barres, direction, freins et patins est formé d'une massive planche de chêne, solidement rembourrée, pour servir de siège à l'équipe. Nous voici déjà loin du mince assemblage bois et toile tendue des légers *Mars*.

Barres. Les deux barres de frêne fixées de chaque côté pour maintenir les équipiers et leur permettre de se pencher, ont été remplacées par un tube d'acier du nom barbare : *la conduite d'eau* (1), qui entoure complètement le bob et s'épanouit à l'avant en un large éventail, pour servir de point d'appui aux pieds du capitaine et aux poulies de direction et surtout pour protéger l'instrument des chocs.

Direction. Les méthodes sont essentiellement opposées : sur les *Mars*, nous l'avons vu, le volant, monté sur un tube, porte à son autre extrémité un tambour sur lequel est enroulé un câble, fixé au bout de chaque patin, qui assure par simple rotation le pivotement de toute la luge avant. On utilise sur le *bob de Davos* deux cordes croisées, aboutissant, par l'intermédiaire de deux galets, celle de droite au patin gauche, celle de gauche au patin droit. Chaque corde est terminée par une poignée que tient le capitaine. Enfin, un gros roulement à billes facilite le pivotement de la luge avant.

Au mouvement rotatif et démultiplié du volant, est donc substitué un effort de traction directe par l'intermédiaire d'une poulie.

Frein. Arc-bouté sur ses jambes pour maintenir les ficelles tendues, le capitaine ne peut déplacer même un pied pour faire fonctionner le frein arrière, comme sur les bobs en bois.

L'usage du frein, deux énormes leviers en fer forgé terminés par trois griffes d'acier, incombe alors au quatrième équipier, le *Brake*.

Patins. Les patins en bois plein du Mars sont seulement garnis par-dessous d'une légère tringle d'acier Sheffield de 16 millimètres, encastrée dans le dessous du patin creusé en gorge, cette gorge étant garnie elle-même d'un revêtement en tôle pour plus de solidité.

Le fer est ainsi pris d'un bout à l'autre dans une rainure métallique et offre une grande résistance aux efforts d'arrachement des virages de glace.

Les patins des *bobs de Davos* sont en acier rond, Sheffield également, de 25 à 35 millimètres forgés et recourbés d'une seule pièce, sans solution de continuité, en forme d'épingle à cheveux. Mais, de ce fait, le fer n'est plus soutenu et doit être vérifié après chaque parcours un peu dur.

La longueur totale des patins avant et arrière, qui est de 3 m. 20 sur les *Mars*, est seulement de 2 m. 35 sur les bobs en fer, soit près de 2 mètres en moins sur les quatre patins ! En revanche, la longueur réduite et la forme évidée des patins de Davos, qui permet à la neige de passer au travers, donne plus de facilité dans les courbes.

Voie. C'est là en somme la grosse différence des deux modèles.

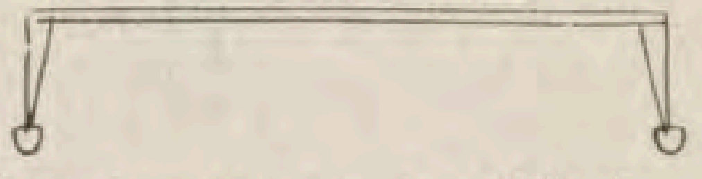


Fig. 1 : coupe du châssis et voie d'un Mars.

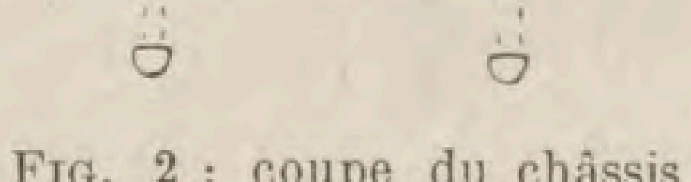


Fig. 2 : coupe du châssis et voie d'un bob de Davos;

Contre 67 centimètres d'écartement de patin à patin sur les *Mars*, les *bobs de Davos* ont seulement 43 centimètres, soit 34 centimètres d'écart !

Dans les premiers, le châssis qui fait 0 m. 40 de large se trouve bien centré et équilibré au milieu des patins, qui l'encastrent de chaque côté. La stabilité est suffisante pour permettre, sans ralentir, les virages rapides et pour travailler, les pistes dures sillonnées d'ornières.

Dans les seconds au contraire, le châssis plus large déborde par-dessus les patins qui sont renfoncés et cachés par-dessous. On augmente la vitesse en réduisant la largeur, mais il y a une limite hors de laquelle l'assiette du bob est plus ou moins compromise.

(A suivre) Renaud de la Frégeolière.

---

1. En allemand : *Wasserleitung*, parce qu'on utilise un tuyau d'amenée d'eau de 30 millimètres de diamètre environ.

ENCORE UNE VICTOIRE ANGLAISE

UNE TOUCHE PORTÉE

Un Anglais vient de s'emparer du ballon, mais le demi du Racing, Cooper le plaque en touche.

UNE SORTIE DE MÊLÉE

Le ballon vient d'être sorti de la mêlée et déjà, un Anglais s'en est emparé, lorsque l'arbitre siffle, le ballon n'ayant pas été mis convenablement en mêlée. La partie fut disputée dans un brouillard intense.

UN DÉGAGEMENT

Serrés de près dans leurs 22 mètres, les joueurs du Racing se dégagent, l'un des leurs ayant, d'un coup de pied, trouvé la touche.

ARRÊT D'UN DRIBBLING

Les avants français sont partis, emmenant le ballon en dribbling ; ils ne suivent pas d'assez près, ce qui permet à un joueur anglais de ramasser le ballon.

Les rencontres internationales deviennent assez rares et ne semblent pas intéresser les spectateurs autant qu'autrefois. Pourtant le Racing Club de France réussit dimanche dernier l'exploit extraordinaire de faire disputer son match avec le Blackheath Football Club, devant plus de deux mille personnes. La partie aurait été des plus jolies, si elle n'avait malheureusement été gâtée par un brouillard à couper au couteau, lequel brouillard a beaucoup gêné les joueurs et encore plus les spectateurs, qui ne pouvaient apercevoir le ballon et étaient obligés d'envahir le terrain, suivis naturellement par les photographes.

L'équipe anglaise est certainement une des plus formidables que nous ayons vues à Paris, et malgré l'absence de plusieurs de ses équipiers, elle fit beaucoup d'impression. Elle compte d'ailleurs de nombreux joueurs de comtés et deux internationaux. Le Racing, amputé de Failliot et Burgun, a fourni une défense absolument remarquable et réussit à ne succomber que par 25 points à 13, alors que l'on escomptait une défaite beaucoup plus probante.

L'équipe française était d'ailleurs excellente, Lane et Griffiths, à eux seuls, firent le travail de quatre hommes et se défendirent avec un cœur remarquable. Bloch l'arrière fut excellent ; il est de beaucoup supérieur à Varvier et doit prendre sa place: les avants jouèrent consciencieusement, ce qui ne leur arrive pas toujours. Enfin, dans l'ensemble, le team français fut très bon,

Nos joueurs eurent fort à faire contre leurs adversaires qui déploient une mobilité extrême et jouent avec une science consommée du jeu. Ce sont, de plus, de solides gaillards, très difficiles à plaquer.

Nous ne voyons malheureusement que trop rarement de telles rencontres, c'est grand dommage, tant pour nos équipes parisiennes qui y trouveraient un excellent enseignement, que pour le public qui s'intéresse toujours au beau jeu. Jean Auger.

LE CARNET DU SPORTSMAN

Le lieutenant Bœrner victime d'un terrible accident d'aéroplane, vendredi dernier, est tombé exactement huit jours après le pauvre Ruchonnet, presque à la même heure et sur le même aérodrome. Il est probable que le vendredi après-midi sera redouté particulièrement par les pilotes de la Vidamée.

La fatalité des chiffres! Le regretté Ruchonnet s'est tué le 12 janvier de l'année 1912. Il avait le brevet nº 127 et fut la 112ᵉ victime de l'aviation. Le chiffre 12 semble donc destiné à remplacer le 13 au point de vue néfaste.

Certains, d'ailleurs ont un véritable culte pour le 13 et ce n'est pas M. Deperdussin qui nous contredira. N'est-ce pas le 13 septembre 1910 qu'un monoplan Deperdussin effectua sa première sortie ? Le 13 novembre, 1911, Prévost accomplissait brillamment le concours militaire et le 13 janvier Védrines pulvérisait les records du monde de vitesse. Que nous réserve rette marque pour le 13 février et autres 13?

Le pauvre Le Lasseur de Ranzay a été enterré le jeudi 18 janvier. Parmi les hommages reçus par la famille à cette occasion, il convient de citer une coupe que lui fit remettre la ville de Rovigo. Voici pourquoi : le jour du départ du raid Bologne-Venise-Bologne, une bourrasque très violente était signalée. Les concurrents, parmi lesquels les meilleurs aviateurs militaires d'Italie et le courageux Frey, déclarèrent l'envolée impossible. Navrement des commissaires, désappointement du public, échec des organiteurs. Soudain, on entend ronfler un moteur et on voit Gilbert Le Lasseur faisant tranquillement ses préparatifs de départ. Ses amis interviennent en vain. Léon Doucet, son habile mécanicien, l'ancien collaborateur de Bague, met en marche.

A peine le pilote est-il parti que le général italien court auprès de ses officiers :

— Messieurs, leur dit-il, un Français est parti. Vous ne pouvez rester à terre!

Malgré leur bravoure et leur bonne volonté, ni eux, ni Frey ne purent s'envoler. C'est le lendemain seulement qu'ils accomplirent l'étape. Après une longue lutte contre la tempête, Le Lasseur plaqué à terre par un coup de vent réussit à sauver la chute, mais son appareil était brisé et la course perdue.

La presse italienne sut rendre hommage à l'aviateur pour son audace et son courage. Nous sommes fiers de rappeler cet exploit du brave et sympathique disparu!

Souhaitons que l'indemnité quotidienne de 1 fr. 50 allouée aux officiers aviateurs, assimilés aux aérostiers (!) qui la touchaient anciennement, soit portée à 10 francs, comme il était promis. Or, lorsque le budget sera voté, c'est seulement la somme de 8 francs qui sera accordée aux pilotes. Pourquoi ? Parce que le chiffre des bénéficiaires légitimes s'est accru du nombre considérable des officiers des bureaux de l'aéronautique qui ne sont pas aviateurs, mais aérostiers.

L'appareil Deperdussin, avec lequel Védrines vient de s'attribuer de si brillante façon les records du monde de vitesse, était muni d'une hélice Rapid.

L'automobile-club Bordelais, avec le concours de la Chambre syndicale de Bordeaux et du Sud-Ouest de l'Automobile, de la Carrosserie et des industries qui s'y rattachent, et la section Girondine du Syndicat Général des agents de cycles et d'automobiles de France, se propose d'organiser sur les Quinconces, en avril prochain, une foire aux automobiles et motocycles usagés, aux carrosseries d'occasion. Il fait appel dès maintenant à tous les agents et à tous les propriétaires d'automobiles qui désirent participer à cette foire.

Le Syndicat des coureurs cyclistes professionnels donnera sa première grande fête d'hiver dans les salons de l'hôtel Moderne, le 30 janvier. Après le banquet, il y aura concert et bal de nuit. De nombreux champions des divers sports ont promis d'assister à cette réunion cordiale pour montrer leur sympathie à l'important groupement cycliste.

Harry Lewis fut très populaire en France. Il y remporta des succès éclatants. Hélas! il vient d'écrire dans es journaux anglais une lettre qui lui fera perdre la plus grande partie de sa popularité. Les Français n'aiment pas en effet les mauvais joueurs. Très charitables pour le vaincu qui reconnaît la supériorité du vainqueur, ils ne pardonnent pas à ceux qui parlent de partialité et de mauvaise foi, surtout lorsqu'il s'agit d'une défaite aussi écrasante que celle infligée par Carpentier à l'Américain.

Voici d'ailleurs quelques passages de la lettre de l'outrecuidant yankee. Le public jugera : « J'ai eu l'avantage pendant 17 reprises sur 20. Carpentier fit tout sauf de la boxe. Son but était de se tenir loin de moi et il était sûr d'avoir le verdict. C'est le plus grand lutteur d'Europe à son poids. Il me jeta à terre plusieurs fois en me poussant... Si vous êtes Américain, pour triompher d'un Français il faut le tuer... Je l'aurais battu en moins de 5 reprises si le combat s'était disputé en Amérique ou à Londres... ».

Et toute la missive est sur ce ton. Je crois qu'on ne peut être plus injuste et donner plus d'entorses à la vérité. D'ailleurs, les journaux anglais entourent le pamphlet de Besterman de commentaires peu élogieux à l'adresse du pugiliste, qui jusqu'ici avait toujours déclaré à nos voisins que Paris était la plus admirable cité du monde pour les boxeurs et que le Parisien était le peuple le plus sportif qu'on puisse trouver.

Pauvre Harry, ne s'est-il pas fermé les rings fançais par son inconscience?

Descamps et son poulain Carpentier sont désolés : des journaux ont eu l'air d'insinuer que l'autre samedi, le jeune champion avait boxé à Lille avec un boxeur anglais, Battling Taylor, qui s'était couché devant lui! Or, cet Anglais, qui pesait 3 kilos de plus que le Français, fut magistralement descendu d'un crochet du droit à la pointe du menton à la troisième reprise. Et il s'était si bien couché, que ce n'est qu'au bout de vingt minutes de soins qu'un médecin put le faire revenir à lui. A part çà... D'ailleurs, Carpentier a une valeur suffisante pour ne pas s'amuser à choisir des adversaires faciles.

Darkey Haley, le boxeur anglais, a triomphé récemment en dix rounds de Pedlar Palmer à Hoxton. Le résultat n'a en lui-même rien de bien passionnant, mais ce qui en fait l'intérêt, c'est lorsqu'on se rappelle que l'ancien champion Pedlar Palmer, battu en cette circonstance, est récemment sorti de prison où il resta quatre années. Et malgré ce repos forcé, il semble avoir retrouvé une partie de sa belle forme de jadis.

Le petit champion de France, Charles Ledoux, vient d'être victime d'une méprise fâcheuse! Il s'entraîne actuellement en vue de son match avec l'Anglais Joe Bowker, qui doit se disputer lundi prochain à Londres, au National Sporting Club.

L'autre matin, accompagné de son sparring-partner, Foultier, il s'adonnait aux douceurs du footing sur la route, lorsque, au détour d'un chemin, les deux boxeurs voient surgir de superbes gendarmes. Les pandores les regardent avec inquiétude d'abord. Puis, constatant que les promeneurs ne sont pas très grands, qu'il n'ont pas l'air très redoutable, ils les interpellent :

— Où allez-vous, vous autres ?

— Nous nous promenons, répond le boxeur cuisinier.

— Où habitez-vous ?

— A Paris, dit Ledoux. A Saint-Denis, ajoute Foultier.

— Hum! Paris! Saint-Denis!... Et pourquoi avez-vous les mains dans de la toile noire ?

— C'est du chatterton!

— Du chatterton, du chatterton, qu'est-ce que c'est que ça ?... Et pourquoi avez-vous des traces de coups sur la figure ? Montrez-nous vos papiers! etc...

L'histoire s'est fort heureusement arrangée à l'amiable, mais les deux boxeurs n'en sont pas encore revenus.

Un groupement vient de se fonder dans le monde de la boxe, c'est la Fédération Française des Boxeurs Professionnels. Le bureau du comité est ainsi constitué : Vice-président, M. Emile Maitrot ; secrétaire, M. Jacques Mortane ; secrétaire adjoint ; M. Vylé, trésorier, M, Léon Sée. Le but de cette fédération qui s'imposait est de modifier les règlements de la boxe vétustes et désuets. Elle n'a nullement l'intention de prendre les allures d'un syndicat révolutionnaire. Elle désire ne faire concurrence à personne, mais accomplirde du bonne et loyale besogne en faveur lal noble sport, si admiré, et pourtant le seu ne possédant qu'une réglementation embryonnaire ?

Joe Jeannette vient de battre Jack Johnson par knock-out au troisième round. Nouvelle stupéfiante! Vous serez moins étonné de ne pas en avoir eu vent, lorsque vous saurez qu'il s'agit de Topeka Jack Johnson. Ce n'est plus tout à fait la même chose. D'ailleurs, c'est la manie chère aux boxeurs américains qui débutent de prendre un nom ronflant. Aussi, trouvez-vous dans les comptes-rendus de boxe Outre-Atlantique des Young Fitzsimmons, Young Sam Langford, Young Ketchell, Young Tommy Burns, etc... Quand aurons-nous des Bambin Georges Carpentier ou Gamin Marcel Moreau ? Cela viendra et nous finirons par trouver cet usage aussi naturel que le font nos confrères américains.

Le pauvre boxeur Henri Piet n'a pas été heureux l'autre soir dans son match avec Arthur Evernden, vaincu par Carpentier et par Eustache. Le vainqueur de Young Josephs fut fort classiquement étendu à terre au quatrième round par un crochet à la mâchoire splendide. Certes, Piet ne devait pas, en toute sincérité, être knock-outé par l'Anglais, mais ce coup heureux n'en était pas moins porté avec art et nous aurions mauvaise grâce à ne pas féliciter celui qui parvint à infliger une défaite à l'un de nos meilleurs welter-weight.

Nous possédons trois des meilleurs joueurs de tennis du monde entier : Max Decugis, Laurentz et Gobert et cependant aucune épreuve sensationnelle ne s'est encore disputée en France. Soyons donc heureux! Nous allons applaudir cette année à des championnats du monde sur terre battue. Ils seront disputés en juin prochain à Paris. La majorité des meilleurs représentants des pays où le tennis est en honneur ont promis leur engagement. Les champions d'Australie, d'Angleterre, d'Amérique et d'Allemagne seront des nôtres et disputeront avec nos joueurs, sur les courts du Stade Français, les plus belles parties de tennis qu'il nous ait été donné de voir en France.

Le Stadiste Redelsperger jouant l'autre dimanche contre Cadenat, le Scufiste qui le mit récemment knock-out dans un match de rugby, prit un malin plaisir à prendre son vainqueur dans un coin du terrain et à le plaquer vigoureusement. Puis se baissant d'un air malin, il fit le geste de ramasser les morceaux de la victime. Tout le monde rit, Cadenat le premier. Les deux adversaires ont été réconciliés, ou presque, à la suite de cette inoffensive plaisanterie.

A la Porte-Brancion, à Vanves, se donnent chaque dimanche des parties de football. Le terrain très étroit est entouré de jardins et d'immeubles. Les joueurs envoient souvent le ballon dans ces propriétés privées, toujours dix fois au moins au cours d'un match, souvent vingt, trente fois et même plus. Aussi les locataires voisins ont-ils trouvé un procédé fort ingénieux. Dès que le ballon pénètre chez eux, ils vont le chercher, mais pour le rendre aux footballeurs ils exigent la somme de 25 centimes.

Qui prétendait donc que l'association n'était pas un sport de luxe ?

Le Comité de la Société Hippique de la Seine-Inférieure a fixé le concours de Rouen de 1912 aux samedi 8, dimanche 9 et lundi 10 juin. Il se fera comme d'habitude au Cours-la-Reine.

L'autre soir à Nice, place Masséna, deux jockeys notoires se prirent de querelle et décidèrent finalement de régler leur différend en quelques reprises durement menées.

Deux promeneurs furent priés d'arbitrer la rencontre et nos fines cravaches eurent tôt fait de se mettre d'accord. Voilà comment Antonitch, le lutteur géant, est devenu arbitre de boxe.

Lord Minto, ancien vice-roi des Indes, rapporte une anecdote concernant les qualités de chasseur d'une personnalité des plus considérables du Royaume-Uni. Ayant demandé au domestique hindou du chasseur royal comment s'était passée la chasse de son maitre, le valet répondit poliment :

—Son Altesse tirait divinement, je dois le reconnaître, mais la Providence était vraiment miséricordieuse envers les oiseaux.

Joekr.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

Dimanche 28 Janvier. — Cyclisme. — Palais des Sports, Course de six heures à l'américaine.

Dimanche 28 Janvier. — Hippisme. — Courses à Vincennes (trot), à Pau et à Cannes.

Dimanche 28 Janvier. — Rugby. — Match Racing-Sporting Club Universitaire de France.

Lundi 29 Janvier. – Boxe. – Londres. — National Sporting Club, match Joë Bowker-Ledoux.

Mardi 30 Janvier. Hippisme. - Courses à Vincennes (trot).

Samedi 3 février. — Boxe au Wonderland.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 15 AU 20 JANVIER 1912

AÉRONAUTIQUE

Vendredi 19 Janvier. — Senlis. — Le lieutenant aviateur Bœrner fait une chute terrible ; il succombe à ses blessures le 21 janvier.

Samedi 20 Janvier. — Chantilly. — Verrept bat le record du monde de la hauteur à trois, détenu par Moineau, avec 885 mètres, il monte à 1.075 mètres.

ATHLÉTISME

Jeudi 18 Janvier. — Rugby. - Issy-les-Moulineaux. — Le lycée Michelet et le Dulwich Collège, font match nul, marquant chacun 20 points.

Jeudi 18 Janvier. - Boxe. — Liverpool. – Harry Lewis triomphe du nègre Dixie Kid, à la huitième reprise d'un match en 20 rounds, après l'avoir envoyé à terre plusieurs fois. L'arbitre arrête la rencontre.

Vendredi 19 Janvier. – Boxe. — Paris. — L'Anglais Evernden met Henri Piet, knock-out, en 4 rounds.

Samedi 20 Janvier. — Boxe. Mike Glover fait match nul avec Mathieson, après 10 rounds de combat.

Samedi 20 Janvier. — Rugby. — Edimbourg. — L'équipe d'Ecosse bat l'équipe de France, par 31 points (6 essais, 5 buts, 1 but sur coup franc), à 3 points (1 essai). – A la mi-temps : Ecosse 13, France 3.

Dimanche 21 Janvier. — Rugby. — Colombes. — Le Blackheath Football Club de Londres, bat le Racing Club de France, par 25 points à 13.

Dimanche 21 Janvier. — Course à pied. — Le Challenge Lemonnier disputé pour la onzième fois sur le parcours Versailles-Paris (12 k.800) est gagné par Keyser en 42 m.7 s. 2/5, devant Ballon, 43 m. 11 s. 2/5 et Arnaud. Bouin abandonne à deux kilomètres du départ.

CYCLISME

Dimanche 21 Janvier. — Palais des Sports.

Prix Protin (10 kilomètres) : 1. Martin, en 13 m. 57 s. 2/5, 2. Costet, 3. Appelhans.

Match Walthour-Didier (2 manches de 10 et 20 kil. derrière moteurs). 1° manche : 1. Walthour, 7 m. 55 s. 2. Didier, 8 m. 8 s. 4/5. — 2° manche : 1. Didier, 15 m. 48 s. 2/5 (record), 2. Walthour, 15 m. 53 s. 2/5. Walthour est vainqueur, le classement se faisant par addition de temps.

Grand Critérium Franco-Américain (une heure derrière moteurs) : 1. Nat Butler, 71 kil. 275, 2. Parent à 1 tour, 3. Collins, à 6 tours.

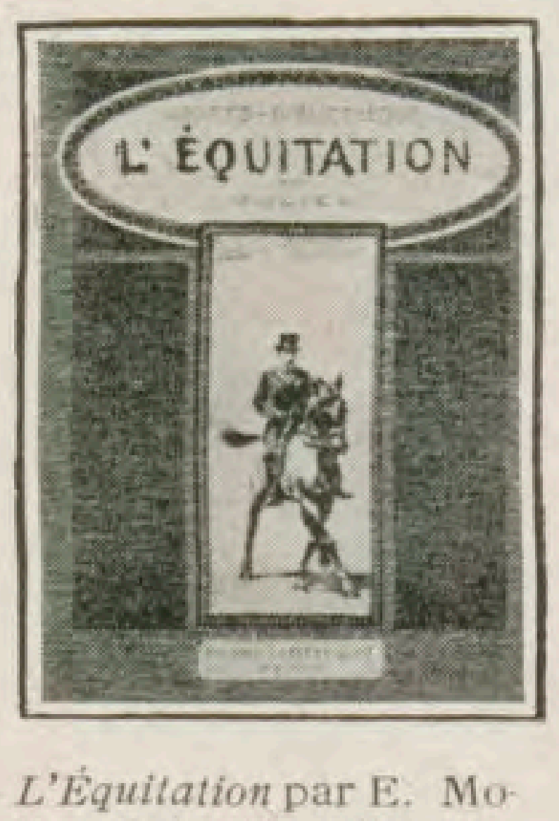
Match du Brassard : 1. Berthet rejoint Brocco après 6 kil. 400 en 8 m. 54 s. 2/5.

HIPPISME

Jeudi 18 Janvier, – Nice. – *Prix du Casino Municipal* (haies, handicap, 3.500 mètres, 20.000 francs) : 1. Kumamoto, 67 kil., par Miguel et Kinross, à M. Charles Liénart (Butler), 2. Le Grésil, 60 kil., 3. Tattling, 66 kil. P. M. : gag. 23 fr. 50 ; pl. 23 fr. 50, 14 fr. 50, 12 fr., deux longueurs, une longueur et demie.

Dimanche 21 Janvier. — Nice. — *Prix du Grand Cercle de Nice* steeple, handicap, 4.000 mètres, 30.000 francs) : 1. Hopper, par Chesterfield et Golden Spangle, 71 kil. à M. Guerlain (Lancaster). 2. L'Argentière II, 70 kil. 1/2, 3. Tattling, 66 kil. P. M. : gag. 15 fr. 50, pl. 7 fr., 8 fr. 50, 10 fr. 50. Deux longueurs, une longueur 1/2.

CE QU'IL FAUT LIRE



L'Équitation par E. Molier Collection Sports-Bibliothèque, le vol, 6 fr. Lib, P. Lafitte et Cie.

Patinage
ROLLER SKATING

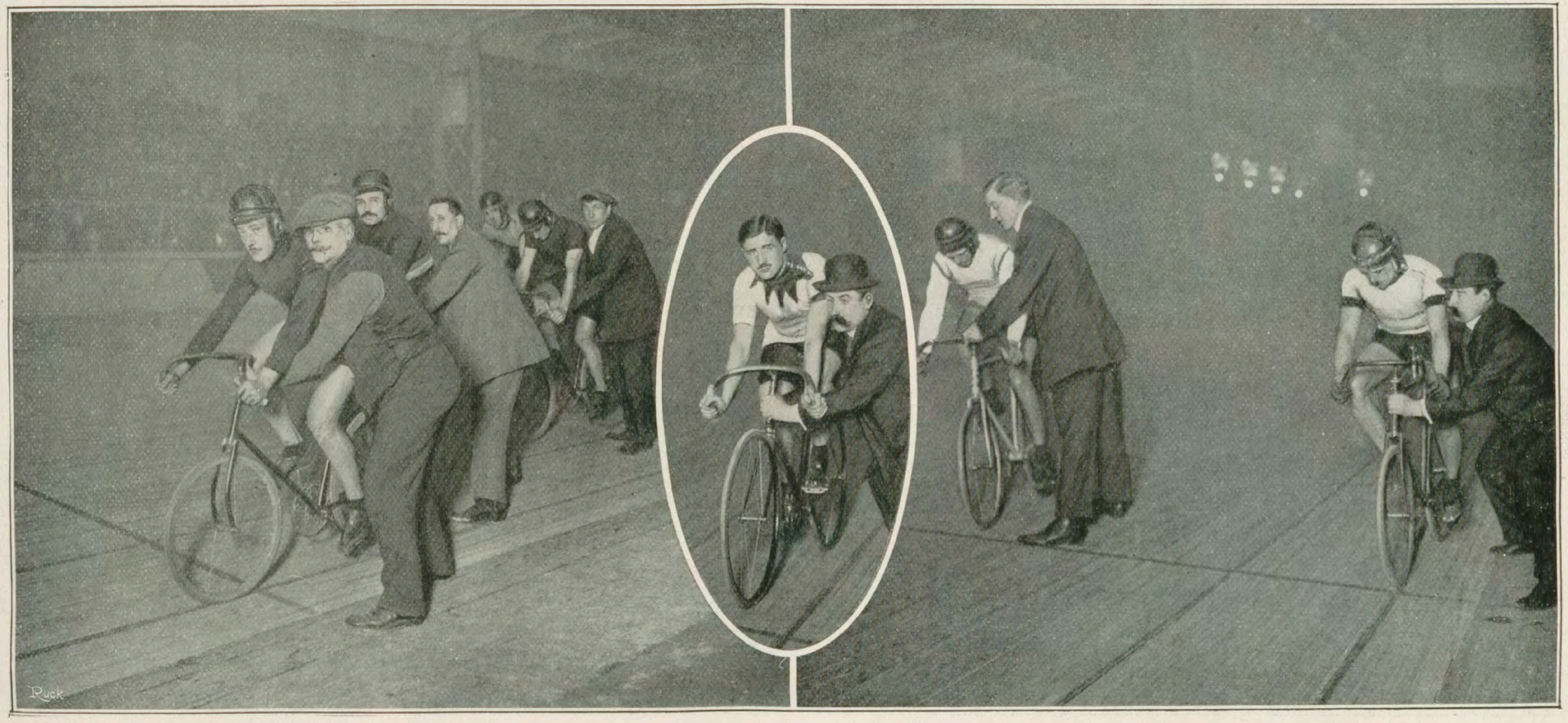
Le Manuel du Roller Skating, le volume 1 fr. 25. Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LE RECORD DE L'ALTITUDE A TROIS

L'AVIATEUR BELGE VERREPT ET SES DEUX PASSAGERS

L'aviateur belge Verrept battait samedi, à l'aérodrome de la Vidamée, le record de l'altitude à trois, sur son monoplan Borel (magnéto Bosch, hélice Chauvière). Il s'élevait à 1.075 mètres. Mais lundi, par deux fois, son record était battu d'abord par Fischer, sur iplan Farman, avec 1.380 mètres, puis par Prévost, sur monoplan Deperdussin (moteur Gnôme), avec 2.200 mètres.

AU VÉLODROME D'HIVER



LA COURSE DE L'HEURE

Faussée par de nombreux incidents, cette course revint à Nat Butler, qui couvrait 71 kil. 275 dans l'heure, devant Parent à 1 tour, Collins à 6 tours et Guignard (abandonné).

BERTHET

Dans un match poursuite, Berthet réussit à rejoindre Brocco au bout de 6 kil. 400 en 8 m. 54 s.

WALTHOUR CONTRE DIDIER

Les deux coureurs gagnent chacun une manche, mais le classement se faisant par addition de temps, la victoire revient à Walthour en 23 m. 48 s. 1/5, devant Didier, en 23 m. 57 s. 1/5.

KEYSER REMPORTE POUR LA QUATRIÈME FOIS LE LEMONNIER

KEYSER, BOUIN & ARNAUD

Le départ était donné à 10 h. 40 au Rond-Point de Montreuil, à Versailles. Dès le début, Keyser, Bouin et Arnaud se détachaient et couraient de conserve ; mais Bouin, à court de forme, ne tardait pas à abandonner au bout de 2 kilomètres, avant Ville-d'Avray.

EN HAUT DE LA COTE DE PICARDIE

Keyser est encore avec Bouin et Arnaud. Il se réserve, se méfiant surtout de Bouin, mais lorsque celui-ci aura abandonné, il démarrera et lâchera tous ses rivaux.

AVANT LE PASSAGE A NIVEAU

Keyser est seul maintenant. Il a faussé compagnie à Arnaud au pont du Chemin-de-Fer avant Ville-d'Avray. Désormais, il ne sera plus rejoint et gagnera pour la quatrième fois le Prix Lemonnier avec une avance de 1 m. 4 s. sur le second, Ballon.

L'ARRIVÉE DE BALLON

Ballon termine second en 43 m. 11 s. 2/5 pour les 12 kil. 800 du parcours. Dans le classement par équipes, c'est son club, l'Association Sportive Française, qui s'assurera la victoire par 51 points.

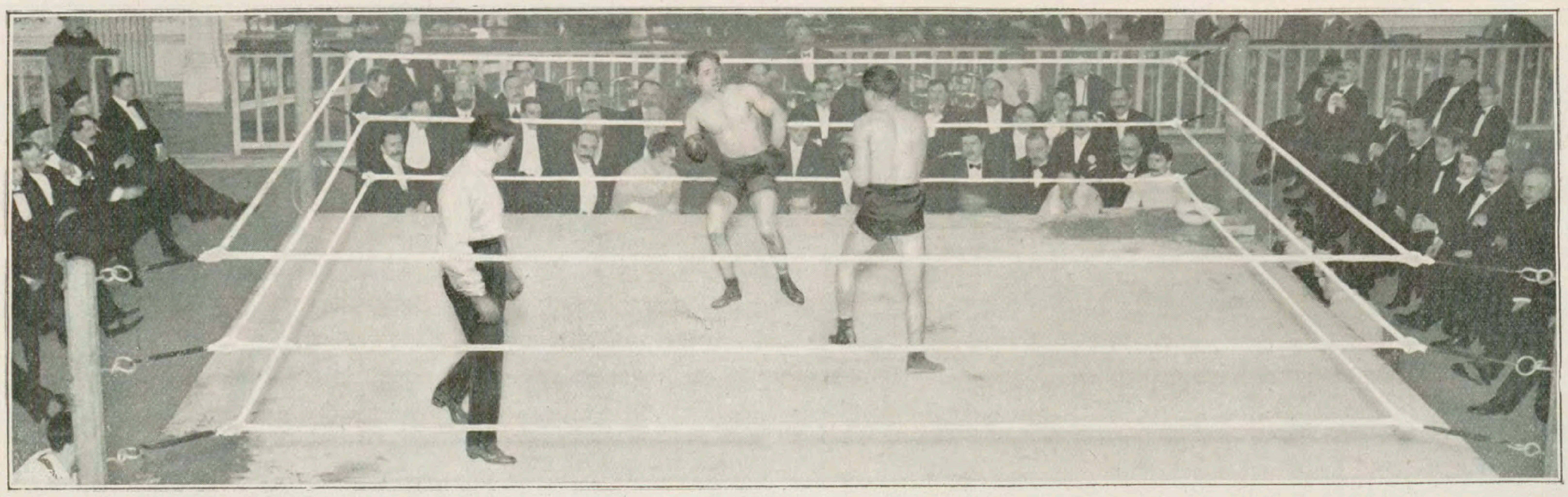
KEYSER LACHE ARNAUD

Arnaud qui fit une partie du parcours aux côtés de Keyser, ne put résister au démarrage du Franco-Hollandais et dut rétrograder. Il fut même passé vers la fin par le courageux et régulier Ballon. Il dut se contenter de la troisième place en 43 m. 34 s. 1/5, à 30 s. 4/5 de Ballon.

L'ARRIVÉE DE KEYSER

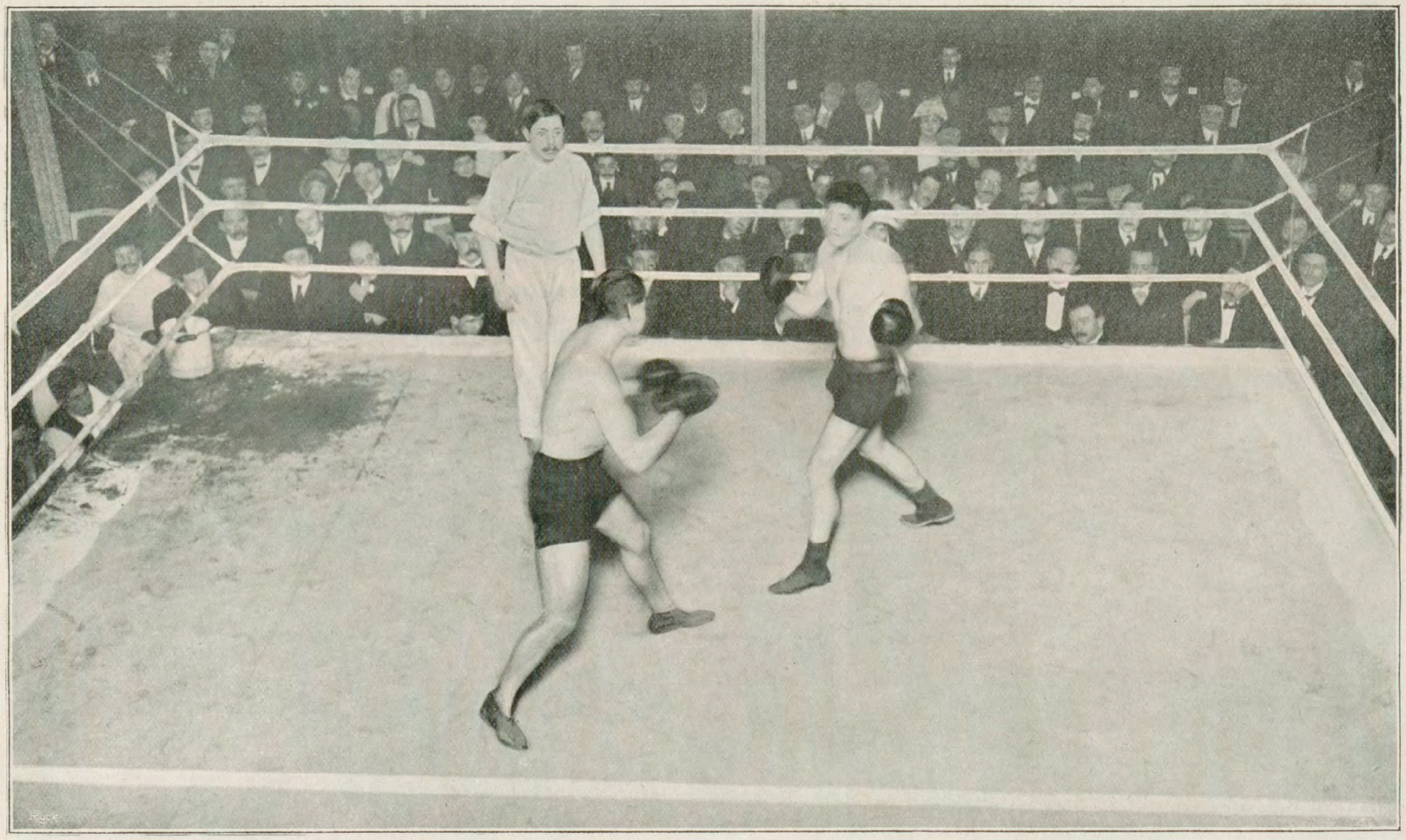
Keyser a couvert la distance qui sépare Versailles de la Croix-Catelan, en 42 m. 7. s. 2/5, battant de 34 s. 3/5 son propre record, égalé par Jean Bouin l'année dernière (42 m. 42 s.).

LA SEMAINE DE BOXE



POÉSY TRIOMPHE DE PAUL TIL AUX POINTS

Au National Sporting Club de France, Poésy était opposé à Paul Til en quinze reprises, à la dernière séance. Le match de ces deux hommes scientifiques et adroits fut très intéressant pendant les dix premiers rounds, mais après devint monotone. L'avantage longtemps indécis, passa vers la fin à Poésy qui gagna de peu, mais de façon indiscutable.



L'AMERICAIN MIKE GLOVER FAIT MATCH NUL AVEC L'ANGLAIS MATHIESON

Les performances accomplies par Mike Glover en Amérique nous permettaient d'espérer trouver en lui un nouveau Willie Lewis. Hélas! ses deux premiers combats furent décevants. Lors du premier, il s'abîma la main gauche sur le crâne du nègre Young Johnson. Encore souffrant, samedi dernier, il ne pouvait se servir du gauche et, avec une seule main, fit match nul avec son adversaire.

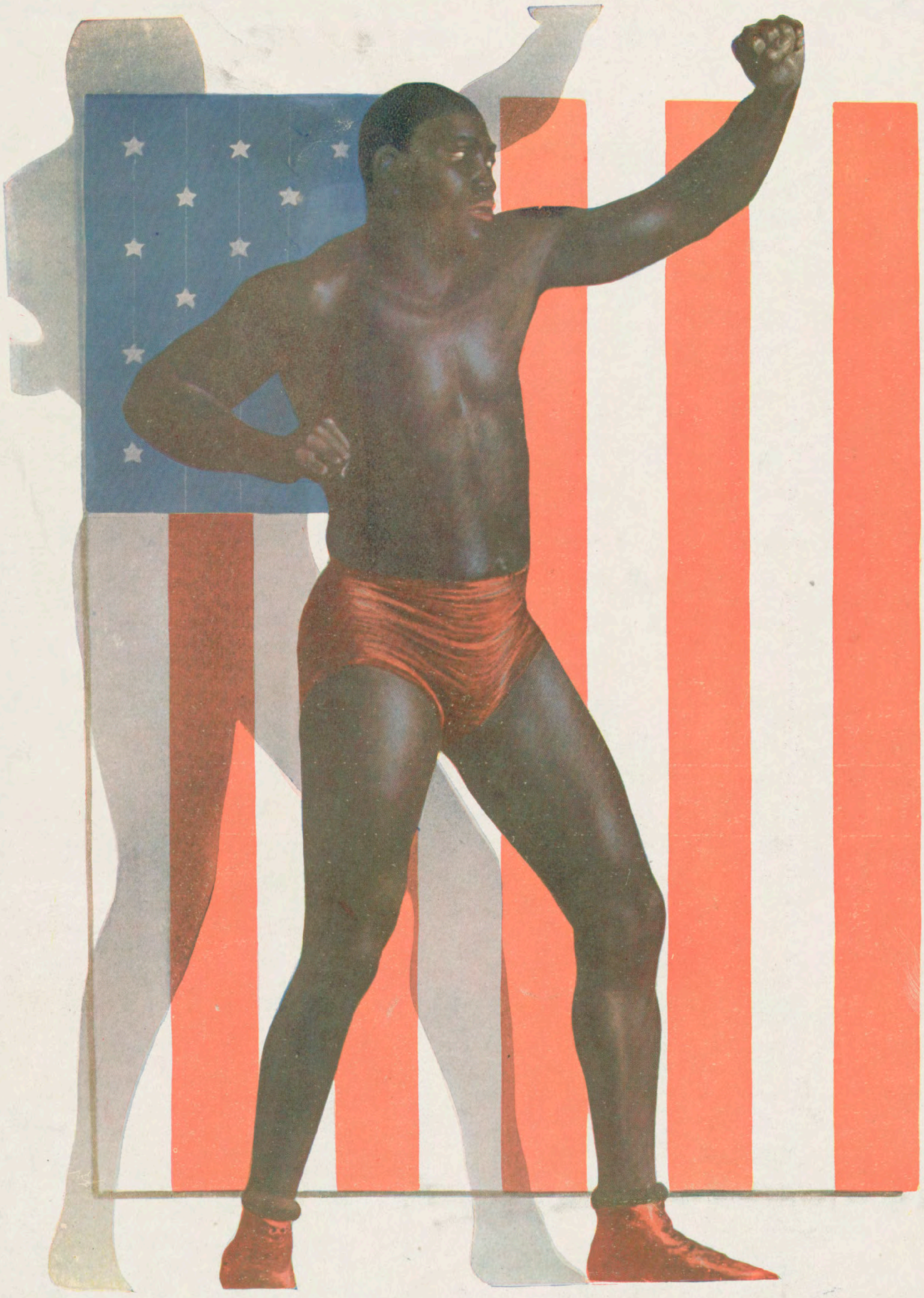
Nous avons eu deux réunions de boxe la semaine dernière, l'une au National Sporting Club, l'autre au Wonderland. Et les sportsmen n'eurent pas à s'en plaindre. A la première, ils assistaient à une brillante victoire de Marcel Thomas sur l'Américain O'Donnell, qui fit supporter la piteuse exhibition du nouvel espoir blanc déçu Jim Henry, que battit le nègre Kid Jackson, très handicapé sous le rapport de la taille et du poids. Raphaël Belli parvint à battre le jeune Audouy difficilement, il est vrai, mais de façon certaine. Quant à Poésy et à Paul Til, il se livrèrent une bataille où ils firent apprécier la beauté de leur jeu si fin, si élégant et pourtant si dissemblable. Il était délicat de dire quel était le meilleur, tant les deux hommes réussissaient à prendre tour à tour l'avantage sans le conserver définitivement. Et cela dura dix rounds, mais après, cette belle escrime perdit un peu de son intérêt, la fatigue envahissant probablement les rivaux, et Poésy, qui avait commencé à prendre la tête, la gardait jusqu'au bout, après avoir fourni un des plus remarquables combats de son record. On peut dire que vainqueur et vaincu se valent à peu de chose près. En tout cas, je crois qu'il existe peu d'Anglais capables de les battre à l'heure actuelle.

Samedi, Gaillard se fit battre par un nouveau venu, l'Anglais Greenstock, qui enthousiasma l'assistance. Malgré sa valeur et son courage, le jeune Français perdit la décision, après avoir donné quelque temps l'impression qu'il allait triompher. Ce fut là le beau combat de la soirée. Auparavant Bernstein avait triomphé en deux rounds de l'Anglais Young Swanwich. La dernière rencontre, celle de l'Américain Mike Glover, poids moyen, contre le poids mi-lourd Johnny Mathieson, manqua de beauté et d'intérêt. L'Anglais, très maladroit, mais dur frappeur, obtint le match nul, grâce à certains coups, que le hasard seul se chargea de placer. Mike Glover, précédé d'une brillante réputation, déçut les sportsmen. Mais, avant de le juger définitivement, je voudrais le voir aux prises avec un homme de son poids et surtout avec l'usage de ses deux poings. Samedi, il avait son gauche si mal en point qu'il ne pouvait s'en servir. A peine l'employa-t-il, déloyalement d'ailleurs, pour tenir le nez de son adversaire en même temps qu'il le frappait du droit.

J. M.

SUPPLÉMENT AU Nº 697 DE « LA VIE AU GRAND AIR » DU 27 JANVIER 1912

LA VIE AU GRAND AIR



JACK JOHNSON

CHAMPION DU MONDE

Le seul homme qui ait battu Jim Jeffries

BOXE

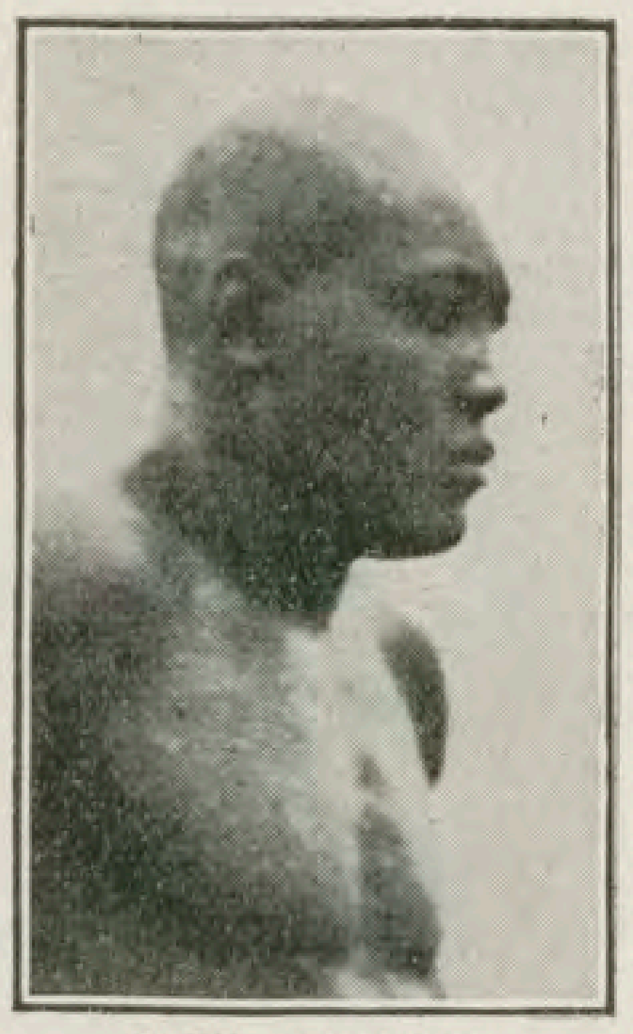
Les vrais champions du monde

Deux champions seulement possèdent un titre légitime.

Peu de sports intéressent davantage que la boxe. Aucun n'est réglementé de façon aussi imparfaite. Les championnats du monde, pour ne prendre qu'un exemple, sont laissés aux mains des organisateurs, lorsque ce n'est pas un boxeur qui se réveille soudain en déclarant qu'il est champion. Maintenant que la France compte une phalange de brillants représentants, une autorité suprême devrait s'occuper de cette question et mettre chaque année les divers titres en compétition. Ne pourrait être champion du monde que celui qui aurait battu tous ses rivaux Américains, Anglais et Français. En outre, il lui serait interdit de décliner la lutte ou d'exiger des bourses trop considérables. De même que dans le cyclisme, une fois par an, les championnats devraient être disputés tantôt en France, tantôt en Angleterre, tantôt en Amérique.

A l'heure actuelle, il n'y a que quatre champions du monde reconnus, dont deux seulement qui puissent se vanter d'être de réels champions. Ce sont Jack Johnson et Ad. Wolgast, les autres sont Johnny Coulon et Abe Attell. Ces deux derniers obtinrent leur titre en se les attribuant sans autre forme de procès et en les défendant depuis contre tout venant. Ils ont eu la chance de triompher et tous reconnaissent leurs droits à ces lauriers.

Jack Johnson, lui, est devenu champion par sa victoire sur Tommy Burns qui s'était attribué le titre de facon plutôt facile. Mais, en réalité, c'est depuis qu'il a mis hors de combat Jim Jeffries, le dernier homme qui ait eu véritablement droit au titre, que le nègre est devenu le roi incontestable de la catégorie des poids lourds.


JACK JOHNSON

Ad, Wolgast a conquis le titre des poids légers en battant l'ancien champion, Battling Nelson, qui avait défait Joe Gans, vainqueur de Frank Erne, qui avait triomphé de Kid Lavigne, champion d'Amérique d'abord, puis champion du monde, du jour où il knock-outa le fameux Dick Burge, en Angleterre. Wolgast est donc un champion vraiment bon teint. Il est de la lignée des princes du ring poids légers. Il ne peut perdre son titre que de trois façons : par sa retraite, sa mort ou une défaite. En ce moment, son état de santé l'a obligé à se tenir éloigné du champ de bataille. Mais dès qu'il sera remis de son appendicite, il reviendra dans l'arène et mettra son titre en jeu, comme il l'a fait jusqu'ici en vrai sportsman. Il ne refuse que très rarement de combattre. On peut dire qu'il est le seul champion de cette espècej qui tend à disparaître de plus en plus. C'est le digne successeur physiquement et moralement de Battling Nelson, qui poussait la galanterie jusqu'à offrir toujours une revanche à ceux qu'il avait battus d'une façon peu péremptoire : il combattit ainsi deux et trois fois Jimmy Britt, Young Corbett et Joe Gans, pour ne citer que ceux-là.

Voyons maintenant comment Johnny Coulon est devenu champion des poids coqs. Il y a quelques années, Frankie Neil s'attribuait le titre, en battant Harry Forbes, à San-Francisco. Plus tard, dans un voyage en Angleterre, Neil était battu par Joe Bowker. Il discutait la décision, mais ne pouvait la modifier. Joe Bowker, le futur adversaire de Ch. Ledoux, était donc bel et bien champion du monde. Puis il devint poids plume et essuya plusieurs échecs par knock-out. Il était notamment vaincu par Al. Delmont à Boston, et Tommy O'Toole à Philadelphie.

Le titre de champion des poids coqs n'avait donc pas de réel détenteur. Delmont ne pouvait y prétendre étant trop lourd. C'est alors qu'après avoir battu Murphy, qui pesait 48 kilos, Johnny Coulon réclama le championnat et commença à le défendre.

Abe Attell débuta à San Francisco il y a quelque douze ans, knock-outant tous ses adversaires aussi vite qu'il le pouvait. Il devint rapidement très adroit et pendant longtemps se contenta alors de triompher aux points, de façon à s'assimiler les jeux les plus variés. Mais il gardait toujours son coup de poing fatal qu'il employait lorsqu'il en avait besoin. Terry Mac Govern s'étant retiré, Abe Attell réclama le titre de champion des poids plumes. Car, il est bon de le dire, en battant Mac Govern, Young Corbett ne s'attribua pas les lauriers : il pesait 58 kil. 153 l'après-midi du match, alors que la limite de la catégorie était de 55 kil. 340, au bord du ring. Attell, lui, est capable de faire 55 kilos et même au-dessous, facilement. Et pour montrer sa valeur, il n'est pas inutile de rappeler qu'il combattit vaillamment avec des hommes beaucoup plus lourds que lui, tels que Battling Nelson qui, en 6 et 15 rounds, ne put rien faire contre lui, Tommy O'Toole, Freddy Welsh, Wolgast, Owen Moran, Tommy Murphy, Johnny Marto et Matt Wells. Abe Attell est certainement le meilleur poids plume actuel.

Le titre de champion du monde mi-moyen est vacant. Honey Mellody le revendiqua après avoir battu Joe Walcott qui, dans cette catégorie ne subit jamais la moindre défaite. Il n'en fut pas de même d'Honey Mellody qui ne conserva pas longtemps le prestige d'un champion. A l'heure actuelle, nombreux sont les boxeurs qui prétendent avoir droit au championnat, mais aucun ne peut établir sa revendication de façon légitime. Une exception pourrait peut-être être faite en faveur de Mike Gibbons, un Américain qui fait merveille en ce moment de l'autre côté de l'Atlantique et qui vient d'infliger une terrible punition à Willie Lewis qui se parait du titre depuis sa victoire sur le nègre Dixie Kid. La seule restriction possible concerne le poids de Gibbons. Est-il poids mi-moyen ? Lors de son match contre Coffey, il atteignait 66 kil. 452, mais auparavant, il avait prouvé qu'il pouvait sans crainte monter sur le ring avec le poids réglementaire.

AD. WOLGAST

Dans les poids moyens, nous n'avons pas de champion reconnu. Billy Papke a hérité du titre, après la mort de Ketchell, sous prétexte qu'il l'avait mis une fois hors de combat. Mais en Australie, il fut battu par Thompson, et Thompson n'a pas montré depuis qu'il pouvait être considéré comme un compétiteur sérieux. Puis, Papke perdit la décision dans un match avec Bob Moha, à Boston. La revendication de celui-ci pourrait donc être admise. Et Frank Klaus qui a triomphé de tous les bons poids moyens qui lui ont été opposés ? Et Buck Crouse qui se prétend l'égal de Klaus ? Il faudrait donc toute une série de combats pour trouver le champion d'Amérique qui serait obligé de rencontrer le champion d'Europe, vainqueur du match Georges Carpentier-Jim Sullivan.

Quant au titre de champion du monde poids lourd-léger, Tommy Burns le détenait après l'avoir pris à Jack O'Brien, mais il passa dans la catégorie supérieure, se fit battre par Jack Johnson et se retira du ring sans s'inquiéter de son successeur. Langford et Joe Jeannette réclament le poste vacant, mais il leur semble difficile de faire le poids.

Enfin, dans la catégorie des poids lourds, un jour Jack Johnson annonce sa retraite, le lendemain il signe un contrat pour un match, le surlendemain il donne sa signature pour une nouvelle rencontre en s'engageant à ne pas fournir d'autre combat. Il varie quotidiennement, se rend insupportable vis-à-vis de tous, a autant de paroles qu'il lui est utile et on ne peut rien comprendre à son bluff continuel. Mais nous sommes cependant obligés, jusqu'à nouvel ordre, de le considérer comme l'actuel champion du monde des poids lourds.

Jacques Mortane.

CYCLISME

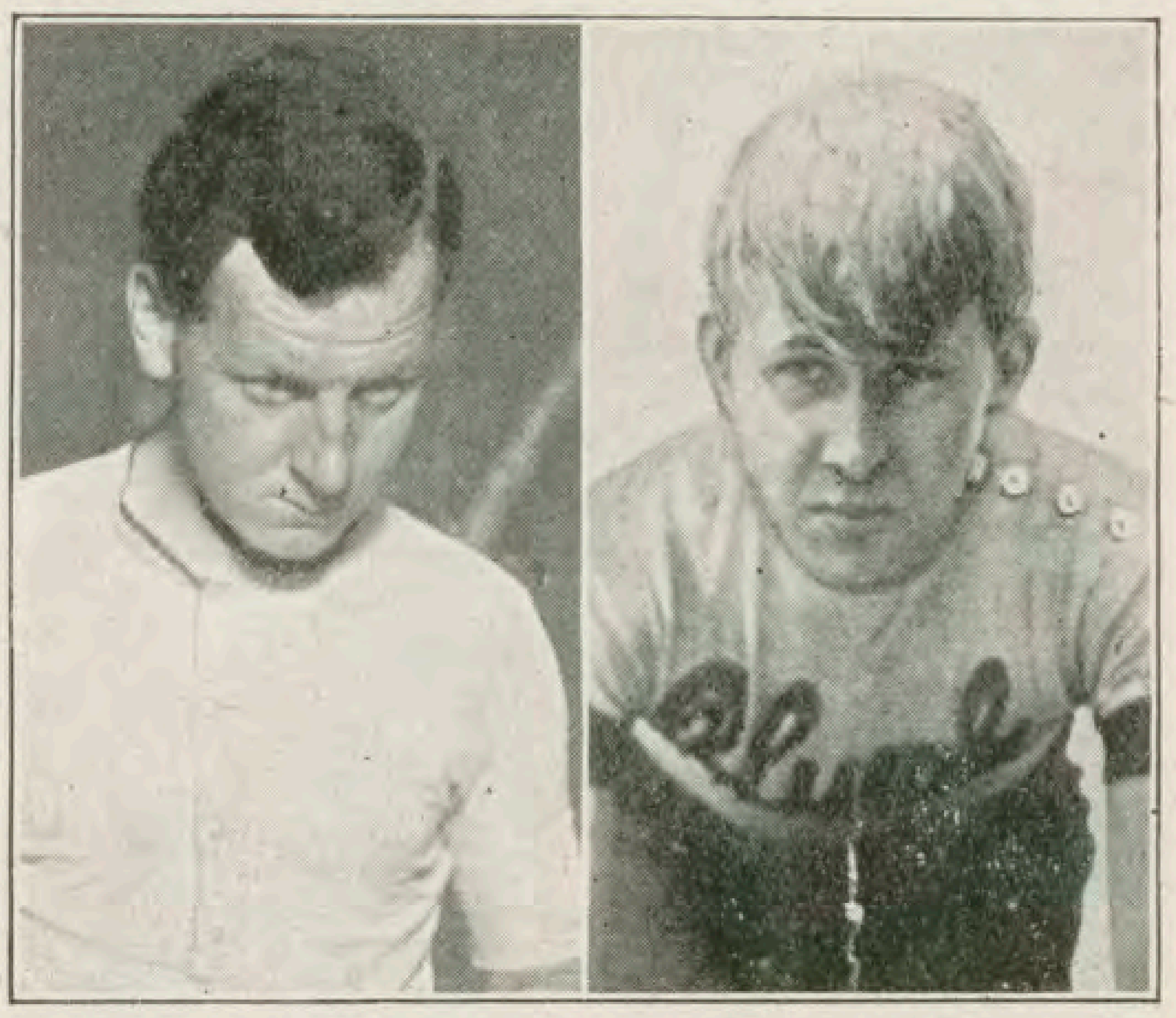
Les six jours à Paris

Paris s'intéresserait sûrement à une semblable épreuve.

Aurons-nous à Paris une course de six jours cette année, ou bien les organisateurs reculeront-ils devant le sacrifice qu'ils seraient obligés de s'imposer ? Ils craignent l'insuccès et pourtant, malgré les prévisions les plus pessimistes des détracteurs de semblable épreuve, je ne puis douter du succès qu'elle remporterait auprès du public. En dehors de sa réputation mondiale, elle frapperait l'imagination, car, il faut bien l'avouer, c'est une compétition passionnante. Je crois, que, pour que sa réussite financière fût complète à Paris, elle devrait être allongée de deux jours. Le gros de la recette se porterait, en effet, sur les deux samedis et dimanches.

Le règlement de Madison devrait-il être maintenu dans toute son intégralité ? On peut le discuter, car, s'il n'est ni juste, ni sportif de faire perdre le bénéfice de l'effort accompli à un coureur qui est sur le point de prendre un tour ou de le regagner par le fait qu'un camarade déloyal se laissera tomber, il est, à mon avis, encore plus injuste de voir une équipe reléguée à des places secondaires par suite d'une crevaison ou d'une chute malencontreuse,

Je ne suis pas ennemi de voir tout incident et accident compter, à la condition d'imposer à chaque équipier un minimum de temps à rester en piste, deux ou trois heures, par exemple, sans se faire relayer. Cela éviterait les confusions que commettent les contrôleurs, et d'autres irrégularités. L'équipe qui gagnerait dans ces conditions serait incontestablement la meilleure. Les victimes d'un pareil règlement seraient les sprinters. Personnellement, si je courais, je serais le dernier à m'en plaindre.


LEANDER ROOT

Car, il ne faut pas se le dissimuler, une course de six jours n'est qu'une succession de courses de vitesse. Il n'est par conséquent, pas plus juste de ne pas remettre les tours perdus par accidents de course que de faire continuer une épreuve de vitesse pur,elorsqu'un concurrent a crevé avant le dernier tour. C'est pourquoi, dans le fond et quoiqu'en ayant souvent souffert, je suis pour le maintien du règlement new-yorkais.

Si on courait des Six Jours à Paris, soyez assuré que les organisateurs devraient opérer une sélection, tant serait considérable le nombre des engagés. On ne se fait pas une idée de la fascination qu'exerce semblable épreuve sur certains coureurs, et en particulier sur les Américains. J'en connais qui ne peuvent passer une journée sans vous entretenir de leurs exploits dans les *Six Days.* C'est le sujet principal de leur conversation, c'est pour eux l'idéal de la gloire. Il y en a, même parmi les ténors, qui courraient pour rien, tant ils seraient fiers de se présenter au départ.

A mon avis, les coureurs américains sont supérieurs, dans l'ensemble, aux coureurs européens pour ce genre d'épreuves. La cause provient de leur amour-propre et de l'acharnement qu'ils mettent à s'y préparer et à y briller. Le plus remarquable que j'aie vu disputer les Six Jours est certainement le regretté Leander, qui menait la course à sa guise, fournissant tout l'effort pendant les cent quarante-quatre heures du parcours et se trouvant dans un incomparable état de fraîcheur pour le sprint final, Après lui, je placerais notre hôte Root, dans l'ordre de mes préférences.

Au point de vue sportif, on ne peut dire que semblable course soit admirable : l'homme dépend trop de son équipier. Tout en étant un champion il peut perdre, par la faute de celui qui le seconde. Mais, au point de vue spectacle, il est impossible de rêver quoi que ce soit de plus angoissant : qu'on essaye à Paris, vous verrez! Lucien Petit-Breton.

NOTRE HORS TEXTE

Nous donnons dans ce numéro un hors-texte en trois couleurs représentant le nègre Jack Johnson, champion du monde de boxe des poids lourds.

Jack Johnson est le seul homme qui ait réussi à triompher de Jim Jeffries, dont nous publions en ce moment les mémoires. Mais il est bon d'ajouter, que lorsque le blanc essuya cet échec, unique dans son record, il s'était retiré du ring depuis cinq ans.

C'est sur l'instance de ses partisans et surtout pour l'appât du gain qu'il consentit à remonter dans l'arène où il se fit battre piteusement après 14 rounds dont aucun ne fut à aucun instant à son avantage.

NOS GRANDES ENQUÊTES

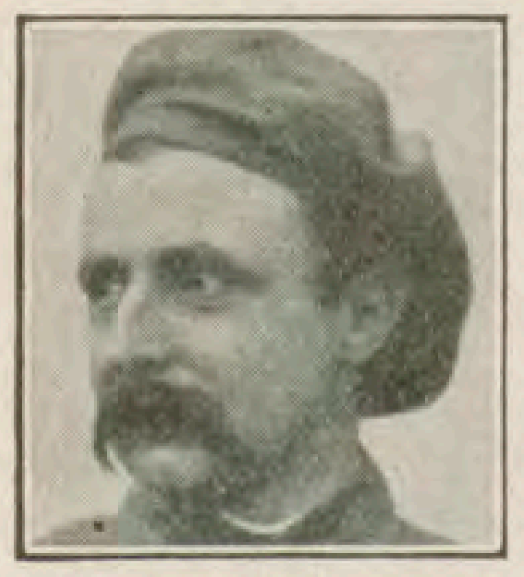
QUELLE SERA LA COURSE D'AVIATION DE 1912?[1]

(Suite et fin.)

On a pu lire dans notre dernier numéro, les réponses de MM. André Michelin, Esnault-Pelterie, Bréguet, Bielovucic, Védrines, Maurice Farman, Renaux, Paulhan, Sommer, Frank Barra. Nous terminons aujourd'hui notre enquête qui a remporté le plus vif succès auprès des personnalités du monde de l'aviation.

Blériot voudrait une course handicap de 1.200 kilomètres.

Le héros de la traversée de la Manche, Louis Blériot, propose une formule de handicap, basée, soit sur la consommation, soit sur la force en chevaux des aéroplanes.



Louis Blériot.

L'épreuve qui me semblerait devoir faire faire le plus de progrès à l'aviation en 1912 serait la suivante : Une course de 1.000 à 1.200 kilomètres, faite sur un parcours circulaire de 100 kilomètres, les appareils devant, au plus, être munis de moteurs de 50 HP. Cette course handicap basée soit sur la consommation, soit sur la force en chevaux, et l'on pourrait prendre comme base du handicap 2 kilomètres par cheval, c'est-à-dire que pour les appareils d'une force inférieure à 50 HP, ceux-ci bénéficieraient d'un handicap de 2 kilomètres à l'heure sur la vitesse.

Cette course, qui devrait durer deux ou trois jours, devrait aussi comporter des départs à heures fixes et comprendre une vingtaine d'atterrissages de cinq minutes chacun et neutralisés.

Tels sont les grands points des épreuves qui permettraient, j'en suis certain, à l'aviation de progresser dans la voie pratique, d'où elle semble s'écarter.

Louis Blériot.

Les moteurs sont trop gourmands, dit Giraud.

Etienne Giraud, le parfait sportsman qui se signale chaque jour par des vols audacieux dans la région de Pau, est partisan d'une course en circuit triangulaire.

Procédant par élimination, je laisserais à la marine et aux aéro-clubs de ports de mer le soin d'organiser des épreuves d'hydroaéroplanes; je m'en rapporterais à l'armée pour mettre sur pied des concours de poids lourds... à enlever; je laisserais aux journaux le bénéfice matériel des courses tapageuses, de capitale à capitale, bientôt de continent à continent, courses coûteuses pour les constructeurs et les coureurs, qui mettent peut-être en évidence la valeur d'un appareil, mais n'en prouvent pas la supériorité indéniable, trop de liberté étant laissée pour le changement de pièces, si ce n'est même d'appareils tout entiers.

Pour le bien de l'aviation encore indécise de son avenir, des constructeurs qui ont à toucher une clientèle encore rare, des amateurs qui n'osent ou ne peuvent acheter les appareils actuellement sur le marché, je souhaite que l'Aéro-Club fasse autre chose que ce qui fut fait jusqu'ici!

De même qu'en automobile, il faut en arriver aux circuits fermés avec règlements restrictifs s'appliquant surtout aux points à perfectionner.

Je pense donc à un circuit triangulaire (afin d'éviter les rencontres) de 100 à 150 kilomètres, à couvrir *x* fois. A l'un des sommets, les hangars, les points de départ et d'arrivée; aux autres sommets, de simples champs d'atterrissage avec escales obligatoires neutralisées; défense de toucher terre en dehors de ces trois points. La cylindrée des moteurs serait limitée, les appareils poinçonnés sur les principales pièces du moteur et du train d'atterrissage avec défense de réparer autrement que par les moyens du bord; ravitaillements en combustible et pièces de rechange au point de départ seulement.

Cette formule donnerait le minimum de frais pour tous et le maximum d'intérêt pour les spectateurs. Elle aurait comme conséquences le perfectionnement des points faibles de l'aéroplane actuel qui sont la fragilité et la gourmandise du moteur, et la mauvaise qualité des trains d'atterrissage en général.

La *Vie au Grand Air* m'a demandé mon opinion. Je la donne comme celle d'un aviateur simple amateur et client, *rara avis!*

Etienne Giraud.

Paris Saint-Pétersbourg, propose Hélen.

Paris-Saint-Pétersbourg sur un appareil poinçonné, voilà la course que voudrait voir organiser le vainqueur de la coupe Michelin 1911.

Il ne faut pas trop abuser cette année des courses et des concours, car, la fabrication des types de série et la livraison des commandes en souffriraient. Aussi, à mon avis, une seule grande épreuve bien organisée, suffirait à juger des progrès et des perfectionnements apportés aux moteurs et aux appareils.

Les constructeurs, qui veulent lancer leur dernier type d'aéroplane, songent aujourd'hui, à lui faire effectuer le trajet Paris-Pau, qui a détrôné maintenant le raid Mourmelon-Paris devenu trop classique et, je dirais presque, à la portée de tous. Pourquoi ne ferait-on pas au mois de juin, une course Paris-Saint-Pétersbourg avec, comme dans le règlement du Tour d'Angleterre, une limite de douze heures de vol par jour ? La lutte serait émotionnante et exigerait des engins robustes et sûrs.

Les appareils seraient poinçonnés aux parties essentielles ainsi que les moteurs.

Chaque maison ne pourrait engager plus de trois aéroplanes.

Emmanuel Hélen.

Biarritz-Trouville demande Weymann.

Le vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett et du Concours militaire, Ch. Weymann, trouve qu'il est temps de s'occuper de l'aviation maritime et d'organiser des épreuves au-dessus des flots.

Après les grands raids et les Concours de 1911, il faut engager l'aviation dans une voie pratique, il faut intéresser les touristes et leur prouver que l'aéroplane n'est pas un instrument dangereux réservé seulement à quelques acrobates, mais un engin d'une incontestable utilité. C'est pourquoi, il est temps de stimuler l'ardeur des constructeurs au profit de l'aviation maritime encore dans les limbes. Elle est en effet actuellement au même point que l'était l'aviation proprement dite il y a deux ans, avant le Circuit de l'Est. Si cette course, bien hardie pour l'époque, provoqua cet élan insensé et cette activité intense dont nous admirons aujourd'hui les effets, il ne fait pas de doute qu'une épreuve spéciale, tentée en faveur de l'aviation maritime ne donnerait les mêmes résultats.

Ch. Weymann.

A mon avis, au mois d'août, une course Biarritz-Trouville, passant par les plages mondaines de Vendée, de Bretagne et de Normandie, obtiendrait un très grand succès : elle serait facile à organiser, grâce aux nombreux et puissants comités des fêtes du parcours.

Voici en quelques lignes le règlement que je proposerais :

1° Appareils du type marin, c'est-à-dire pouvant atterrir et décoller dans l'eau. 2° Le pilote n'ayant pas la possibilité de descendre pour lancer son moteur, devrait posséder une mise en marche. 3° Les changements d'appareils seraient interdits, mais les réparations, permises. 4° Escales tous les 300 kilomètres, sur l'eau seulement. 5° Départ obligatoire au jour dit. Les concurrents n'étant pas prêts ou attendant des circonstances favorables seraient considérés comme étant partis.

Le vainqueur serait évidemment celui qui aurait mis le moins de temps total, pour effectuer le parcours Biarritz-Trouville.

Cette course ne présenterait pas de danger, car de nombreux bateaux sillonnent les côtes de l'Ouest à l'époque où elle se disputerait.

Ch. Weymann.

C'est au Palais-Bourbon, selon Morane, que devrait se disputer l'épreuve de 1912.

Ce qu'il faut surtout, d'après Léon Morane, c'est un budget militaire d'aviation, plus important que celui déja voté.

Les courses de grandes distances en ligne droite, Circuit Européen en parc fermé, épreuves avec plusieurs passagers, genre concours militaire sont aptes à faire progresser l'industrie de l'aviation en général et sont une bonne épreuve pour les moteurs et les fuselages. Mais ce qu'il nous faudrait surtout, ce sont les commandes, quand nous disons commandes, nous voulons dire par là un budget militaire pour l'Aviation autre que celui qui a été déjà voté.

Léon Morane.

Ce qu'il y a de certain pour l'année qui s'ouvre, c'est que nous avons en perspective beaucoup de frais entraînés par notre devoir de construire des appareils et les exhiber, pour entretenir notre réputation sans avoir la perspective de rentrer dans nos débours.

Les compétitions publiques seraient une très bonne chose, mais ne seraient pas suffisantes néanmoins pour assurer notre avenir et l'opinion publique en faveur de l'aviation, étant donné la grande concurrence qu'il y aura dans ces départs de courses, les chances de gagner des prix étant diminuées d'autant.

Léon Morane.

Il nous faut des canards, dit Colliex.

M. Colliex, l'excellent ingénieur doublé d'un adroit pilote, voudrait voir, lui aussi, établir des types d'aéroplanes marins.

Si nous considérons le but actuel vers lequel tendent tous les efforts du constructeur, c'est-à-dire donner à notre pays une quatrième arme supérieure à celle de toutes les autres nations, nous remarquons que les armées de terre ont à l'heure actuelle les éléments, appareils et pilotes, qui permettent d'organiser dès maintenant une aéronautique militaire basée non plus sur des théories, mais sur des faits d'expérience.

Les appareils sont au point, et nous ne donnerons pour preuve que la permanence de type de la plupart des aéroplanes depuis plus de deux ans.

Mais notre marine qui a, elle aussi, besoin d'aéroplanes et à laquelle ces appareils rendront de plus grands services, peut-être, qu'aux armées de terre, n'a encore que des appareils d'étude.

Si nous voulons que l'aéroplane, auxiliaire de la marine, soit à la hauteur de l'aéroplane, auxiliaire de l'armée de terre, nous devons cette année faire un effort considérable.

Dans le but d'adapter l'aéroplane à sa nouvelle destination et créer, s'il le faut, de nouveaux types. une compétition qui prendrait pour base l'utilisation de l'aéroplane à la mer, ne pourrait que faire faire un grand pas à cette question, et nous permettre d'avoir en peu de temps l'expérience nécessaire à la construction et à l'adoption de cette nouvelle machine.

M. Colliex.

Jane Herveux est pour une course de 600 kilomètres.

Voici maintenant l'opinion de l'intrépide aviatrice Jane Herveux :

L'épreuve devrait-être a mon avis, une course de vitese comportant un parcours de six à huit cents kilomètres, à couvrir non en ligne droite, mais en circuit fermé de cinquante à soixante kilomètres avec parcs de ravitaillement. Ces parcs seraient les seuls endroits du parcours où les concurrents auraient le droit d'atterrir.

Ce genre d'épreuve est peut-être un peu sévère, mais il permettrait, je l'espère de se faire une opinion sur la résistance des appareils et la robustesse des moteurs.

Jane Herveux.

Aéroplane contre Automobile, propose Tabuteau.

Le vainqueur de la Coupe Michelin 1910, Maurice Tabuteau, demande deux jours de course et le régime des parcs fermés, comme au Circuit Automobile de la Sarthe, en 1906.

Je voudrais voir cette année, au moment où se disputera le Grand Prix de l'Automobile-Club, donner le départ du Grand Prix de l'Aéro-Club, à la même heure que pour les voitures, sur le même circuit, avec un règlement analogue. Ce règlement serait par exemple, dans ses grandes lignes : obligation d'avoir deux places occupées, cylindrée maxima, réparations par les moyens du bord, obligation de ne ravitailler qu'en un seul point du circuit et deux jours de courses comme pour les voitures, avec régime du parc fermé pendant l'intervalle des deux journées. Je crois que cette course serait des plus intéressantes, pour le public qui n'a jamais encore été spectateur d'une lutte entre plusieurs aéroplanes, pour les aviateurs et constructeurs à qui elle ne demanderait ni des efforts, ni des frais considérables, et à l'aviation qui pourrait y trouver d'utiles renseignements.

M. Tabuteau.

Brégi veut des passagers.

Le héros de Casablanca-Fez, le sapeur Henri Brégi, est partisan d'une course en circuit avec réservoirs plombés et des passagers à bord.

Il faudra renoncer, pour 1912, aux courses de longue haleine de capitale à capitale; elles sont coûteuses, égarent souvent l'opinion du public et surtout ne prouvent pas grand chose, car, c'est le pilote le mieux secondé par sa maison qui gagne.

Ce qu'il faut démontrer à l'heure actuelle, c'est qu'un aéroplane peut transporter une charge utile, à grande vitesse, pendant plusieurs heures, sans consommer une trop grande quantité de carburant.

Henri Brégi.

A mon avis, une épreuve intéressante serait celle qui réunirait sur un circuit fermé de 100 kilomètres, en Bauce ou en Champagne, des appareils rigoureusement poinçonnés, type concours militaire, à deux ou trois places occupées. Les concurrents auraient droit tous à la même quantité d'essence et d'huile. Les réservoirs, une fois le plein fait, seraient plombés.

Les escales seraient autorisées à volonté, mais à la condition que les départs se fassent par les moyens du bord.

Le vainqueur serait celui qui, ayant épuisé sa provision de carburant, aurait couvert le plus grand nombre de kilomètres. Ce règlement, qui rappelle par certains côtés celui de la Coupe Michelin 1911, mettrait nettement en évidence le rendement général de l'aéroplane classé premier.

Enfin, quelle que soit la formule choisie, pour la grande épreuve de 1912, il est certain que je serai au départ et que si les passagers sont autorisés, j'emmènerai avec moi mon fidèle Brassac qui, depuis trois ans, assure avec dévouement le travail délicat de la mise au point de mes appareils.

Henri Brégi.

Plus de suiveurs, proclame Alfred Leblanc.

Le héros du Circuit de l'Est, notre collaborateur Alfred Leblanc, est partisan des réparations par les moyens du bord :

Jusqu'ici, dit-il, les courses d'aéroplanes ont surtout servi à montrer la valeur des automobiles qui suivaient les appareils et l'endurance de ceux qui les montaient. En ce qui me concerne, je puis assurer que ce n'était pas toujours là une besogne vraiment facile. Seul, le Tour d'Angleterre supprima les poursuites acharnées et prouva que certains monoplans pouvaient accomplir plus de 1.600 kilomètres sans avoir besoin de réparations. Ce qui montre dans le fond que bien des pannes et des arrêts étaient plutôt causés, jusque-là, par suite d'une disposition d'esprit fâcheuse du pilote que par la mauvaise volonté de l'appareil ou du moteur. Je demande donc que toutes les réparations soient faites par les moyens du bord, quel que soit le projet de course choisi.

Alfred Leblanc.

On vient de lire les opinions des constructeurs et pilotes d'aéroplanes les plus renommés sur ce que doit être l'épreuve de 1912 ; elles donneront certainement de précieuses indications aux organisateurs des futures courses aériennes.

FRANÇOIS TOCHÉ.

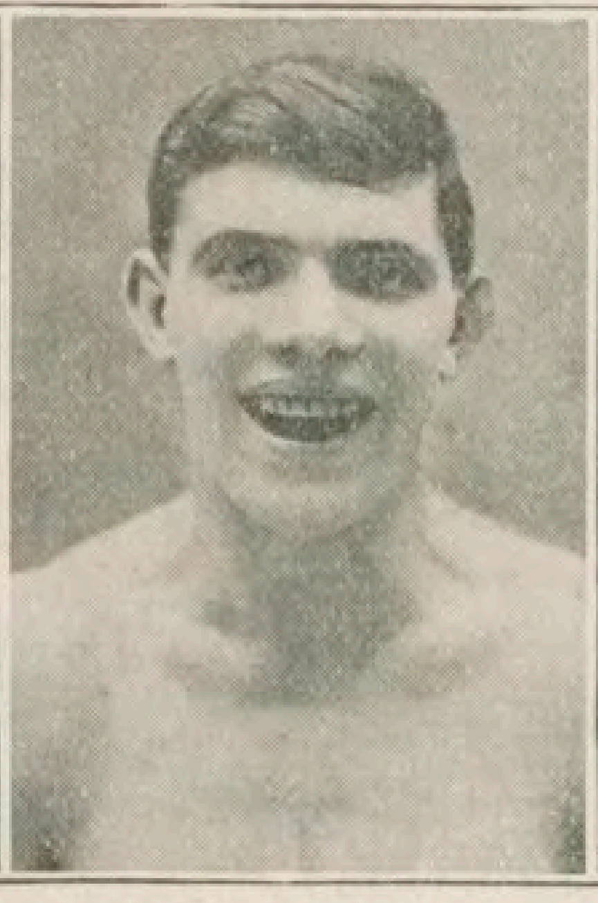
---

[1] Voir le n° 696.

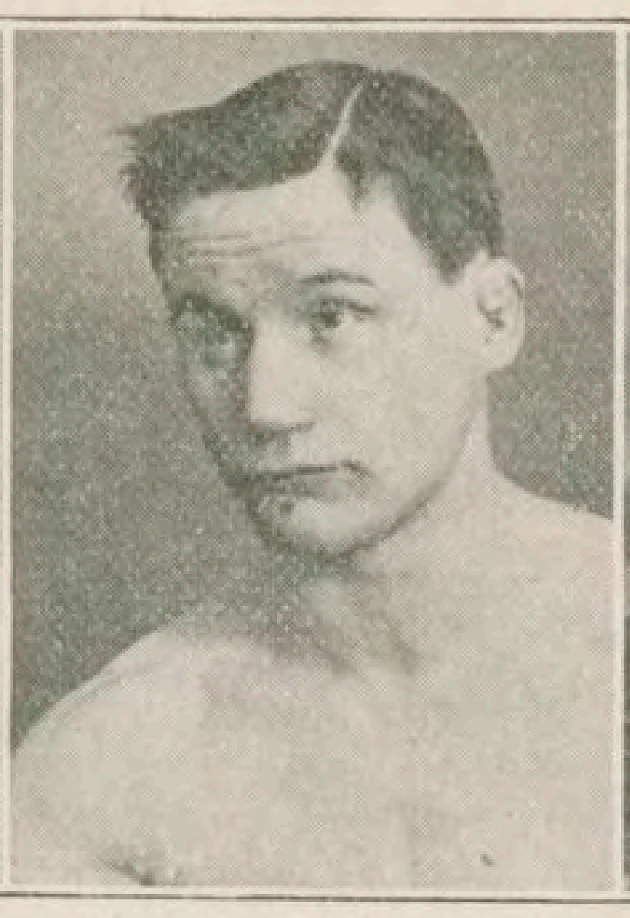
LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Le vainqueur d'Harry Lewis, Carpentier, joue aux cartes avec son manager Descamps, dans la maison paternelle à Lens.

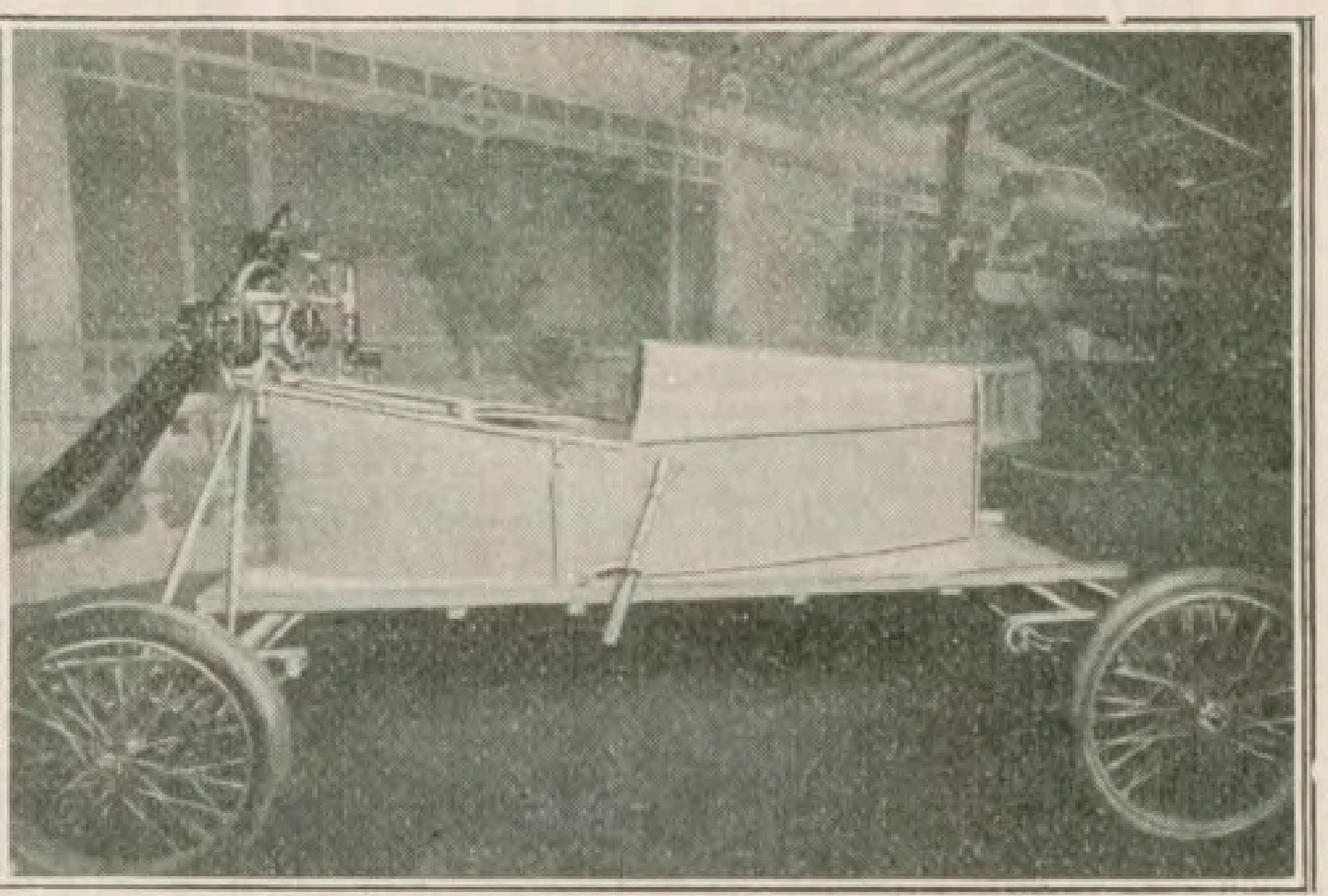
Harry Lewis, qui a triomphé en 8 rounds de Dixie Kid.



Jack Denning « le souriant » qui a rencontré M. Moreau.



Le boxeur anglais Evernden, qui a mis Piet knock-out.



Voiture à hélice exposée au Salon belge de l'Automobile, du Cycle et de l'Aéronautique. Malgré son faible moteur, elle dépasse 30 kilomètres à l'heure.

Le Lt de Rose et le Cap. Echeman après une reconnaissance en aéroplane, vont sauter les obstacles du terrain de manœuvres de Lunéville.

Crombez, qui a effectué le raid Tantignies-Bruxelles à 110 kilomètres à l'heure.

Mrs Buller fait son apprentissage d'oiselle à l'école Bréguet de Douai où elle passera sous peu son brevet.

Le Lt Bœrner qui a succombé des suites d'une terrible chute d'aéroplane à Senlis.

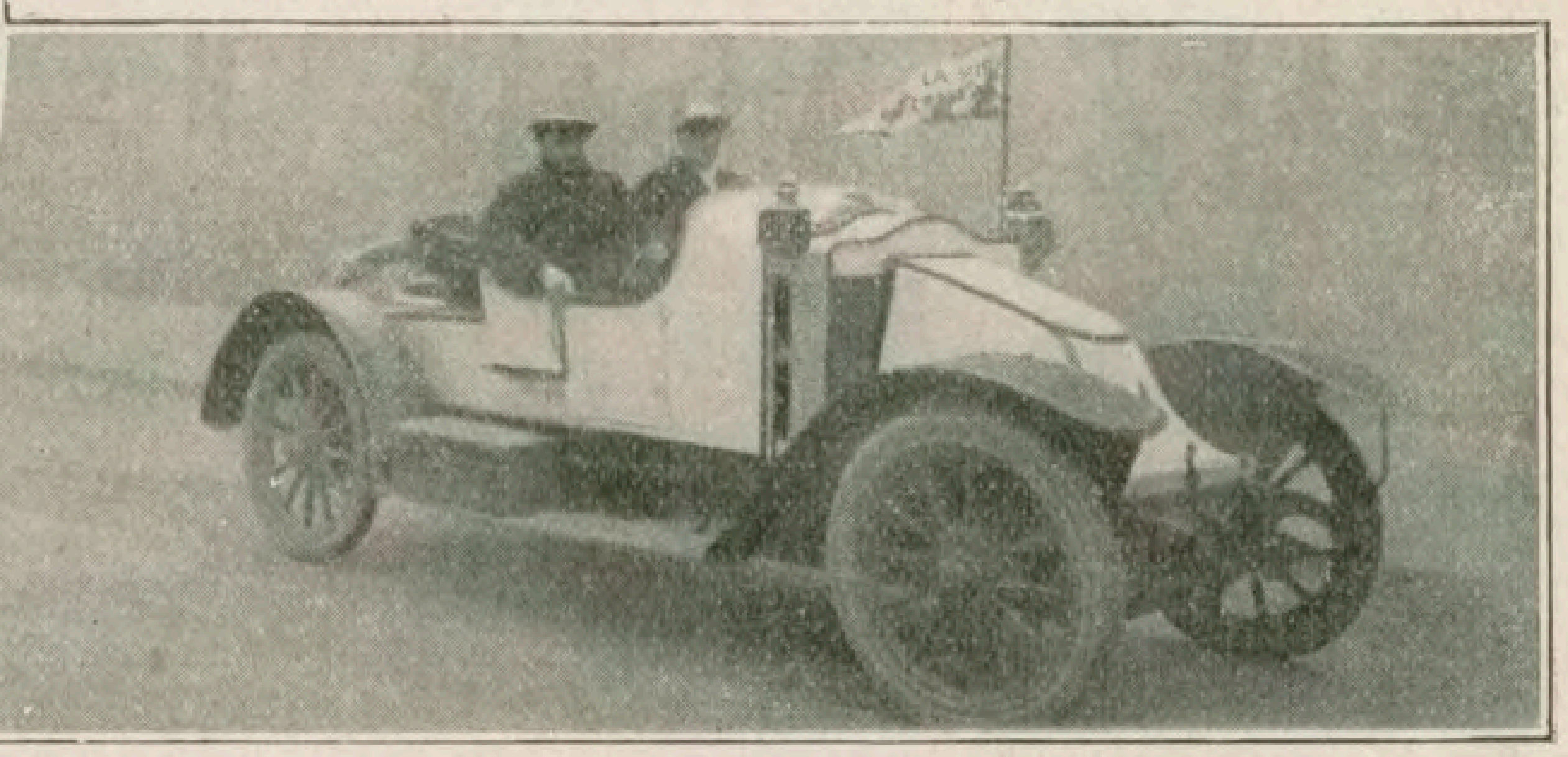
H. Dutrieu, a obtenu la grande médaille d'or de l'Aéro-Club.

Percy Woodland s'est cassé la clavicule en tombant avec Samsam, dans le Prix de la Méditerranée aux courses de Nice.

L'aviateur Duval dont l'aéroplane causa la saisie du "Carthage".

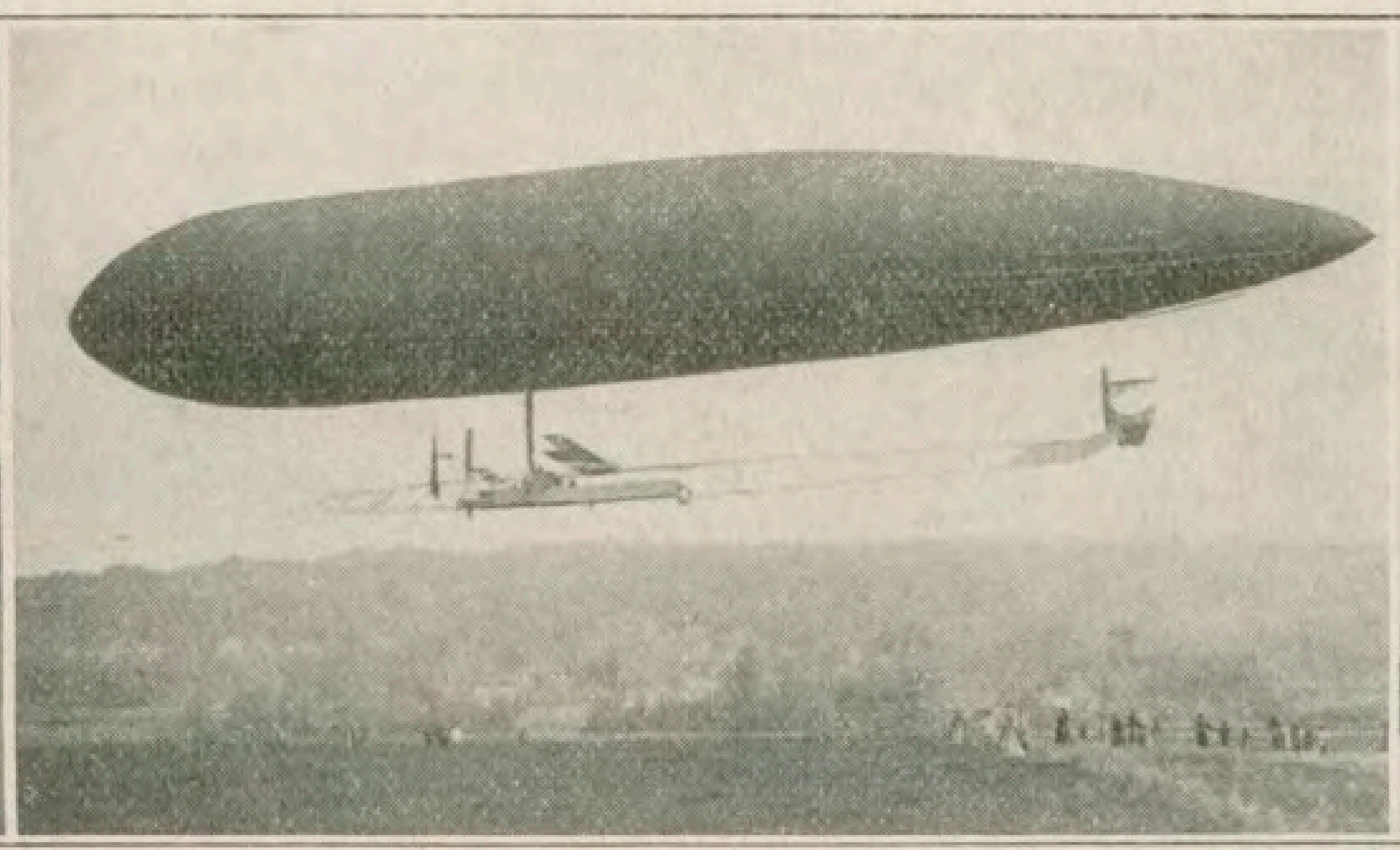
Le match de Hockey Stade Français-Footbaal Club de Lyon, disputé à Lyon, est revenu aux Parisiens par 2 buts à rien.

A Issy les-Moulineaux, le match de Rubgy, Lycée Michelet contre Dulwich Collège, n'a pas donné de résultats, chaque équipe marquant 20 points.

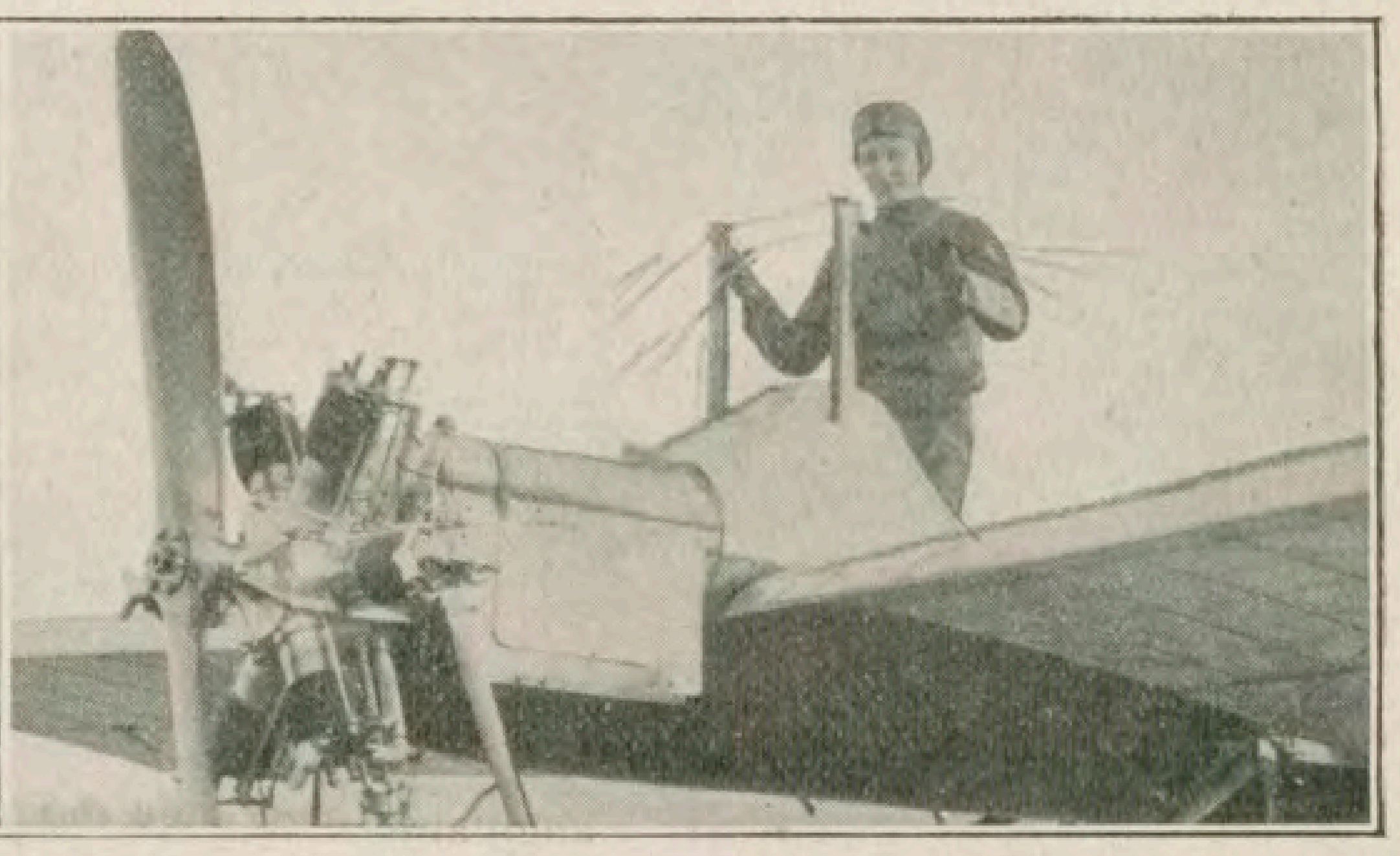


La voiture mise obligeamment par M. Gaudermen à la disposition des collaborateurs de la Vie au Grand Air, *pour suivre le Prix Lemonnier.*

Le départ joyeux à la gare du Nord du Quinze français qui rencontra à Édimbourg l'équipe d'Écosse préparait un bien piteux retour.



Le dirigeable militaire Adjudant-Vincenot (tissus Huttchinson) qui a effectué cette semaine de longues reconnaissances dans la vallée de la Meurthe.

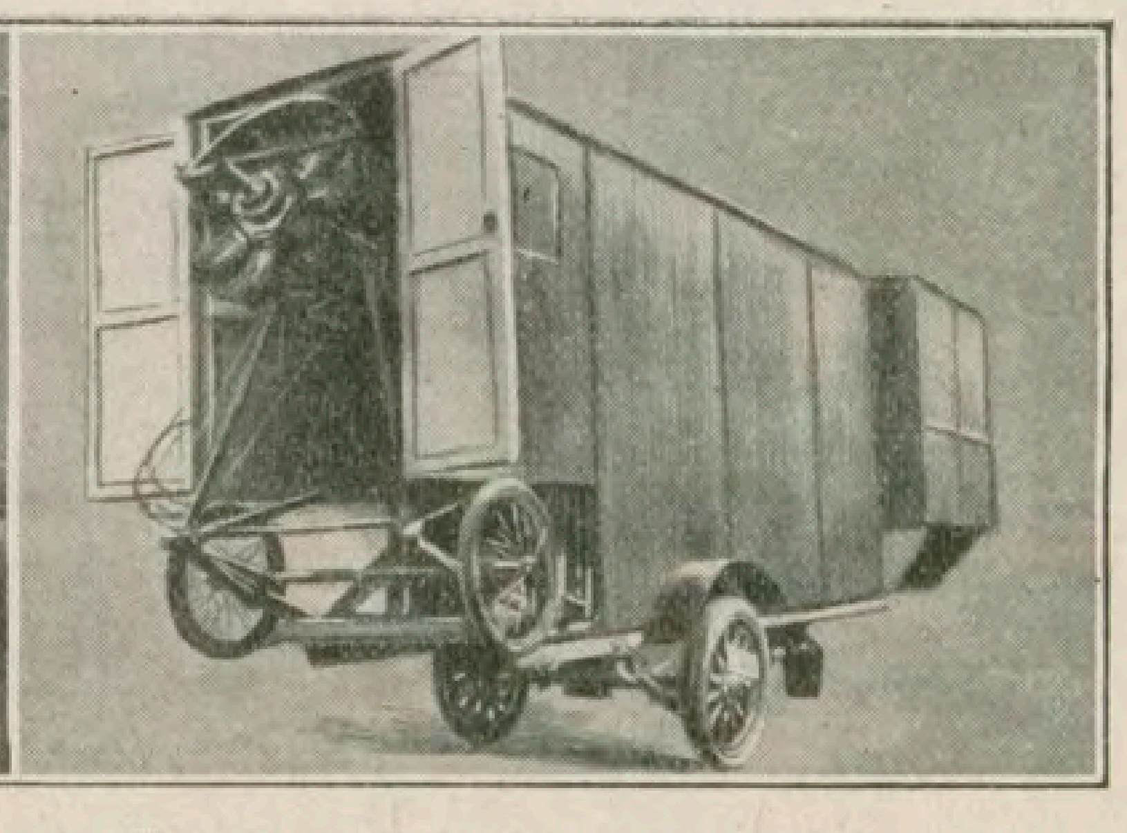


L'aviateur anglais G. Dyott, qui emmena récemment le président du Mexique à bord de son Duperdussin au-dessus de l'aérodrome de Mexico.

Le team de l'Association Sportive Française s'est assuré la première place dans le classement par équipes du Lemonnier.

Florence a fait d'émouvantes obsèques à l'aviateur Le Lasseur de Ranzay, mort de la fièvre thyphoïde.

Ses obsèques à Paris : les cordons du poêle étaient tenus par le capitaine Bellenger, Védrines, Barra et Jacques Mortane.



Fourgon spécial à roues pour le transport des aéroplanes. On peut le prendre à la remorque derrière une automobile

HIPPISME

Les familles de pur sang

Chacune d'elles se distingue par des caractéristiques qui se transmettent de génération en génération.

Les adversaires de Bruce Lowe sont ceux qui ont voulu trouver dans son livre une méthode nouvelle pour l'élevage du pur sang, un système mathématique permettant de découvrir automatiquement les croisements destinés au succès.

C'était méconnaître absolument l'intention de l'auteur.

Bruce Lowe est, en effet, parti de ce principe, universellement admis dans le monde des éleveurs, qu'une bonne poulinière est celle qui a remporté des victoires sur le turf ou produit des vainqueurs depuis son entrée au haras. Pénétré de l'importance de la « ligne femelle victorieuse », il s'est efforcé d'identifier cette ligne.

Le moyen qu'il a adopté semble avoir été excellent. On sait qu'il a classé les familles d'après le nombre de succès obtenus par les représentants de chaque souche maternelle dans les trois grandes épreuves anglaises : le Derby, les Oaks et le Saint-Léger. Accessoirement, il a fait entrer en ligne de compte, les victoires remportées dans les Deux Mille et les Mille Guinées, ce qui explique certaines interversions sur sa liste des lauréats des trois courses classiques.

Son livre ayant paru en 1894, le cours de sa statistique s'arrêtait à cette date. Il est donc intéressant de le reprendre et de le pousser jusqu'à nos jours; nous verrons que les résultats de dix-sept années supplémentaires ont pour une grande part, accentué les démarcations et, pour le reste, produit des différences insignifiantes :

Nombre de succès obtenus dans le Derby, les Oaks et le Saint-Léger par les représentants des différentes familles :

	en 1894	en 1911		en 1894	en 1911
Fam. 1	42	50	Fam. 10	11	15
Fam. 2	45	47	Fam. 11	7	7
Fam. 3	42	43	Fam. 12	9	9
Fam. 4	27	33	Fam. 13	10	10
Fam. 5	23	29	Fam. 14	6	10
Fam. 6	18	18	Fam. 15	9	9
Fam. 7	14	21	Fam. 16	5	8
Fam. 8	14	14	. . . .		etc.
Fam. 9	13	14			

Nous pouvons aller plus loin, d'ailleurs, dans notre apologie de la classification de Bruce Lowe, grâce au travail considérable d'un éminent auteur anglais, M. Meek. Dans son ouvrage intitulé *Winners of the past and their breeding* et publié en 1907, cet écrivain a passé en revue les résultats, depuis leur fondation, des trente-deux courses principales disputées en Angleterre : elles comprennent les onze épreuves importantes réservées aux deux ans, les cinq « classics » (Mille et Deux mille Guinées, Derby, Oaks, Saint-Léger), six grandes courses pour trois ans et dix épreuves à poids pour âge, dont cinq de longue distance et les trois prix de 250.000 francs.

Ces résultats donnent un total de 1911 vainqueurs, parmi lesquels 220 se rattachent à la famille 1, 211 à la famille 2, 176 à la famille 3, 133 à la famille 4 et 119 à la famille 5. La suite du dépouillement respecte moins l'ordre rigoureux du classement numérique, sans dépasser toutefois certaines limites qui permettent une interprétation normale des interversions.

On ne pouvait, en tout cas, s'attendre à une confirmation plus éclatante en ce qui concerne les cinq premières souches maternelles.

Ces cinq souches, Bruce Lowe, poussant plus avant ses observations, leur a réservé une place à part. Il a remarqué que, tout en dépassant de loin celles qui les suivent sur la liste des victoires classiques, elles semblaient moins aptes que certaines autres à fournir de bons étalons. Leur spécialité paraît être de transmettre, presque uniquement en ligne femelle, la plus haute qualité nécessaire au cheval de courses.

Aussi a-t-il désigné les familles 1, 2, 3, 4 et 5, comme les *familles de coureurs* (running families).

D'autres souches, au contraire, communiquent à leurs descendants la faculté de reproduction en lignée mâle. Ce sont les *familles d'étalons* (sire families), qui portent les numéros 3, 8, 11, 12 et 14. On remarquera que la famille 3 fait partie des deux catégories.

D'après Bruce Lowe, si l'on considère le pedigree de tous les étalons qui ont réussi, on remarquera que, soit l'étalon lui-même, soit son père, soit son grand-père maternel, remonte directement à l'une de ces cinq souches. Dans le cas contraire, qui constitue l'exception, l'étalon ne donne de bons produits qu'avec des poulinières fournissant un apport important du sang de l'une de ces cinq familles.

Les autres familles numérotées 6, 7, 9, 10, 13, 15, 16, etc., sont qualifiées *familles d'outsiders*.

Quant aux produits qui ne remontent pas aux poulinières contenues dans la première partie du premier volume du Stud Book anglais, ils appartiennent aux *familles non classées* et sont marqués d'une croix, ✠, dans les pédigrees. La plupart se rattachent à des juments arabes, importées plus ou moins anciennement et surtout, depuis l'invasion récente, aux souches indigènes des Etats-Unis d'Amérique.

Dans les pedigrees annotés d'après la classification de Bruce Lowe, la distinction des différentes catégories énoncées ci-dessus est, le plus souvent, marquée de façon apparente. Les numéros des familles d'étalons sont imprimés en caractères gras ; quant à ceux des familles de coureurs et des familles d'outsiders, les premiers sont imprimés en caractères simples et les seconds, en caractères accompagnés de parenthèses, ou réciproquement. En outre, dans un but de simplification, ces numéros sont placés uniquement à côté des noms des mâles ; théoriquement, ils devraient être aussi accolés au nom de leur mère, de leur grand'mère maternelle, et ainsi de suite. Chacun étant censé savoir qu'ils se transmettent en ligne femelle, il est plus commode d'éviter une semblable répétition.

C'est ainsi que le but poursuivi par Bruce Lowe se trouve atteint. Il est arrivé à identifier les différentes souches maternelles. Le simple numéro qui accompagne le nom d'un pur sang éveille dans l'esprit, familiarisé avec cette classification, tout un monde de souvenirs. Ce sont d'abord les représentants célèbres de cette famille qui sont évoqués tout naturellement ; viennent ensuite ses particularités, l'aptitude à produire des chevaux de courses ou des étalons, des mâles supérieurs aux pouliches, des flyers plutôt que des stayers, des précoces ou des tardifs, etc. ; restent encore ses affinités, car certaines familles donnent au haras leurs meilleurs résultats lorsqu'elles sont croisées en dedans, sur elles-mêmes ou lorsqu'elles sont croisées en dehors avec d'autres familles spécialement désignées.

Voilà ce qu'il faut voir dans la théorie de Bruce Lowe. Il n'a jamais voulu prétendre que tous les représentants de la souche 1 devaient être considérés comme supérieurs à ceux de la souche 2, et ainsi de suite.

Il n'a nullement songé à excommunier les familles d'outsiders : il a reconnu, au contraire, leur valeur comme élément de croisement ; car les courants moins affinés apportés par elles, communiquent une vigueur nouvelle au milieu sélectionné qu'ils rencontrent. Il faut toutefois en user avec discrétion et savoir les maintenir à l'occasion dans leur rôle accessoire ; on pourrait, je crois, facilement établir que c'est l'observation de pareilles précautions qui assure encore, à l'heure actuelle, la suprématie de l'élevage anglais.

L'un des mérites de Bruce Lowe, et non des moindres, a été de discerner nettement le principe qui doit rester à la base de toute étude consacrée à l'élevage ; il a dirigé ses travaux en appliquant la méthode expérimentale sous ses deux formes principales, l'étude des statistiques et l'observation directe des faits particuliers ; il a su attirer notre attention sur ce fait que l'hippodrome est le vaste champ d'expériences dont le haras constitue le laboratoire.

Il faut savoir considérer sa théorie comme un point de départ ; ses continuateurs doivent approfondir ses observations, les poursuivre, coordonner ses conclusions avec celles qu'ils tireront à leur tour et avoir le courage de retourner en arrière s'ils ne trouvent, au bout de l'effort, que désordre ou incohérence.

Il est permis cependant de faire remarquer que le point de départ choisi semble le plus rationnel. La sélection qui s'opère par l'intermédiaire de la ligne femelle est celle qui se rapproche le plus de la sélection naturelle. Lorsqu'il s'agit d'étalons, de nombreuses circonstances extérieures entrent en jeu : à part les grands vainqueurs, qui ont pour eux le résultat acquis, les autres mâles sont triés pour le haras, d'après des questions de mode ou de convenance qui, étrangères à l'élevage, influent encore sur le choix des poulinières envoyées à leurs services.

On peut affirmer, au contraire, que presque toutes les juments saines et nettes fonctionnent, tôt ou tard, comme poulinières. Toutes ont l'occasion, à une ou à plusieurs reprises, d'établir leurs qualités reproductrices. Il faut en conclure que celles qui se perpétuent dans leur descendance sont les meilleures : célébrons l'excellence des nombreuses familles et ne regrettons pas la disparition de celles qui s'éteignent progressivement. C'est presque la sélection naturelle qui fait son œuvre.

René Riondet.

Les courses sur la Côte d'Azur

La pluie a attristé le meeting niçois.

Aller sur la Côte d'Azur pour fuir le mauvais temps de Paris et trouver une température idéale, ne serait-il plus qu'un vain mot ? On pourrait le supposer. Jamais meeting hippique ne fut, en effet, plus attristé par une pluie continuelle qui avait fait de l'hippodrome du Var un marécage gluant.

La journée du mardi fut marquée par plusieurs accidents et c'est l'état de la piste seul qui en fut cause. Dans le Prix de la Méditerranée, Samsam tombait et se tuait sur le coup; Bucentaure, dans le Prix des Roses, culbutait à la claie qui suit le dernier tournant et rentrait très éprouvé. Du côté des jockeys, Woodland se cassait la clavicule, tandis que Mac Gough recevait une forte contusion à la tête. C'était la réunion terrible. Et pourtant elle fut des plus favorables à l'écurie A. Veil-Picard qui, alignant ses représentants dans trois courses sur quatre, réussit à remporter trois victoires. Les trois fois, c'était le crack jockey, Georges Parfrement qui pilotait les vainqueurs.

Hélas! peu de personnes s'étaient senti le courage d'aller affronter la bourrasque et seuls les fervents purent assister au triple event de l'heureux autant qu'habile Parfrement. La course importante de la journée, le Prix Masséna, donna lieu à une belle victoire du Matifan. Sirius II avait pris la tête dès que Brillantin, qui menait, se fût trompé de parcours en ne franchissant pas le bull-finch. Mais il galopait à un train modéré et se faisait déborder avant le dernier tournant par Petit Duc, puis, à l'entrée de la ligne droite, par Le Matifan qui prenait l'avantage entre les deux derniers obstacles et l'emportait facilement d'une longueur et demie sur Petit Duc.

G. PARFREMENT.

Le jeudi, se disputait le Prix du Casino Municipal. Tout le monde espérait qu'enfin le soleil allait bien vouloir faire enfin une apparition et favoriser cette importante épreuve, qui avait réuni un lot de neuf concurrents de valeur. L'écurie Liénart, qui n'avait pas encore été très heureuse prit une éclatante revanche. Ses deux représentants, Kumamoto et Le Grésil s'attribuèrent les deux premières places. D'ailleurs, les Liénart imitaient l'exemple donné par l'ecurie Veil-Picard le mardi, en remportant trois épreuves sur quatre.

Dans le prix du Casino, la victoire de Kumamoto fut particulièrement brillante. Il conservait une tête sur Le Grésil qui précédait Tattling d'une courte encolure.

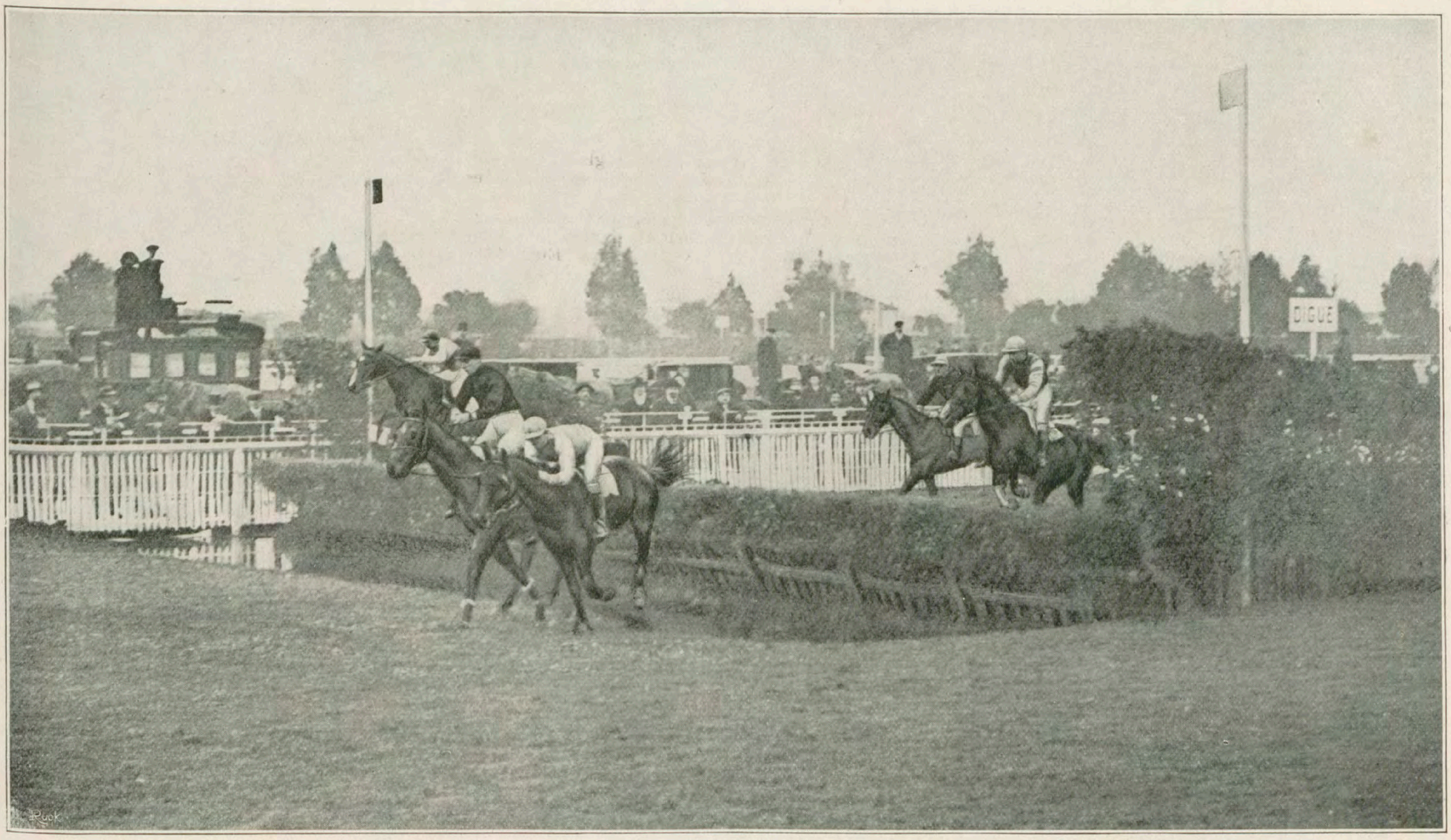
Le dernier dimanche du meeting d'obstacles obtint le plus vif succès au point de vue sportif. Le gros morceau de la journée était représenté par le prix du Grand Cercle qui, avec ses 30.000 francs constitue une épreuve très alléchante, à laquelle prirent part tous les steeple-chasers de marque actuellement à Nice, Blagueur II et Ray Grass exceptés.

Kurwenal réglait l'allure jusqu'au dernier tournant, précédant pendant la plus grande partie du parcours Kumamoto, Lucullus III et L'Argentière II. Tattling commençait à améliorer sa situation au second passage devant les tribunes, et au dernier tournant, tandis que Kumamoto s'échappait, elle venait se placer derrière Kurwenal et les deux représentants A. Veil-Picard. Hopper attendait la ligne droite pour venir en dehors et, après le bull-finch, il n'y avait que lui en course avec L'Argentière II, encore en tête et Tattling. Hopper prenait facilement l'avantage sur la pouliche à la dernière haie et l'emportait de deux longueurs sur L'Argentière II.

Stuart.

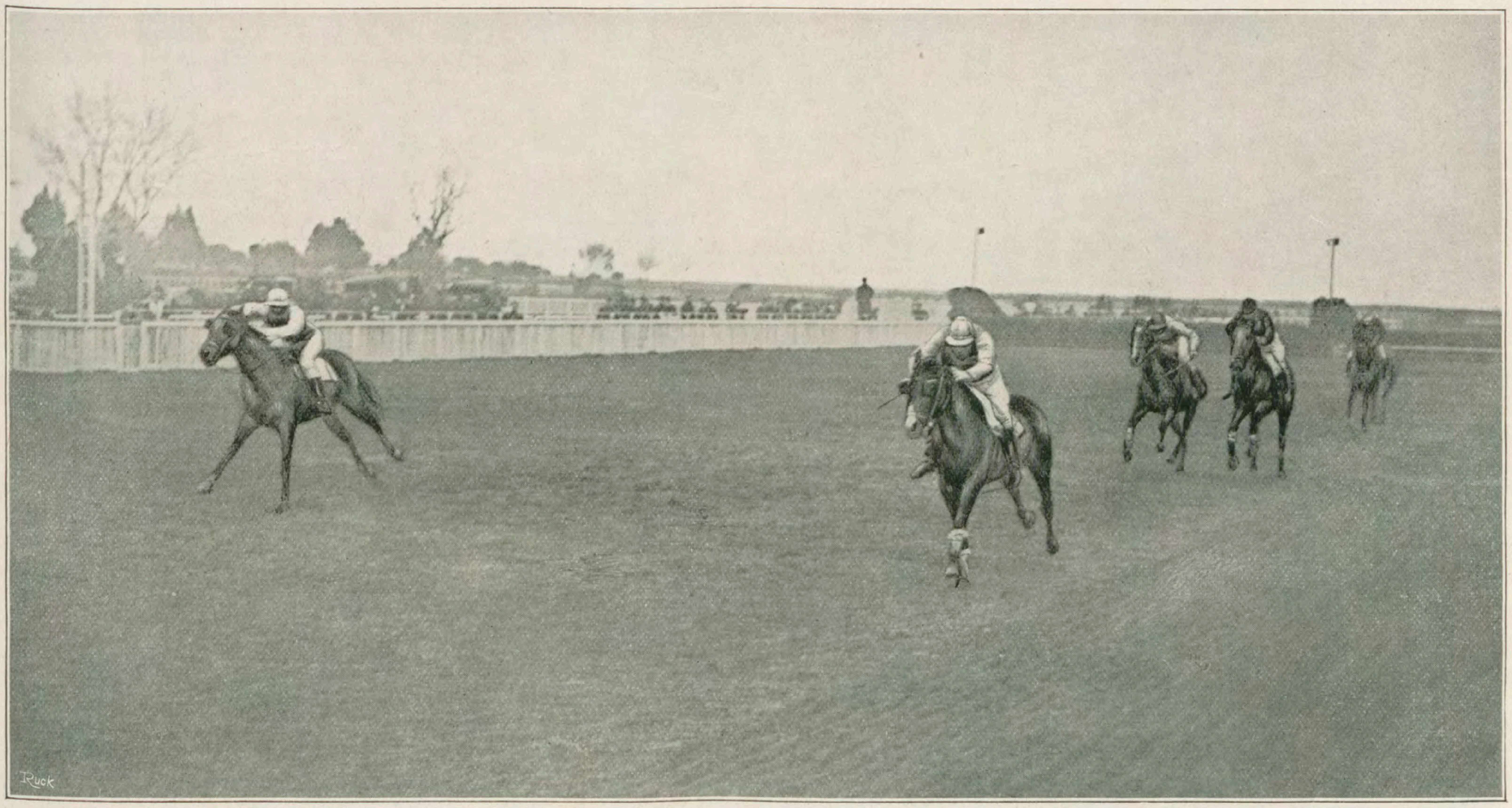
LES COURSES DE NICE

(Photographies de notre envoyé spécial).


Ruck
Pyrrhus
Sirius II
Petit Duc
Joli Garçon
Le Matifan

LE SAUT DE LA RIVIÈRE DANS LE PRIX MASSÉNA (Steeple, 3.400 mètres. — 16 janvier.)

Dans la même journée, l'écurie A. Veil-Picard s'assura la victoire dans trois courses sur quatre. Dans la quatrième, elle n'avait pas de représentants. Le jockey G. Parfrement montait les trois vainqueurs : Valentin IV, Le Matifan et Rocroy. La plus importante épreuve était le prix Masséna : Brillantin s'était détaché dès le début, mais son jockey se trompait de parcours et ne passait pas le bull-finch.

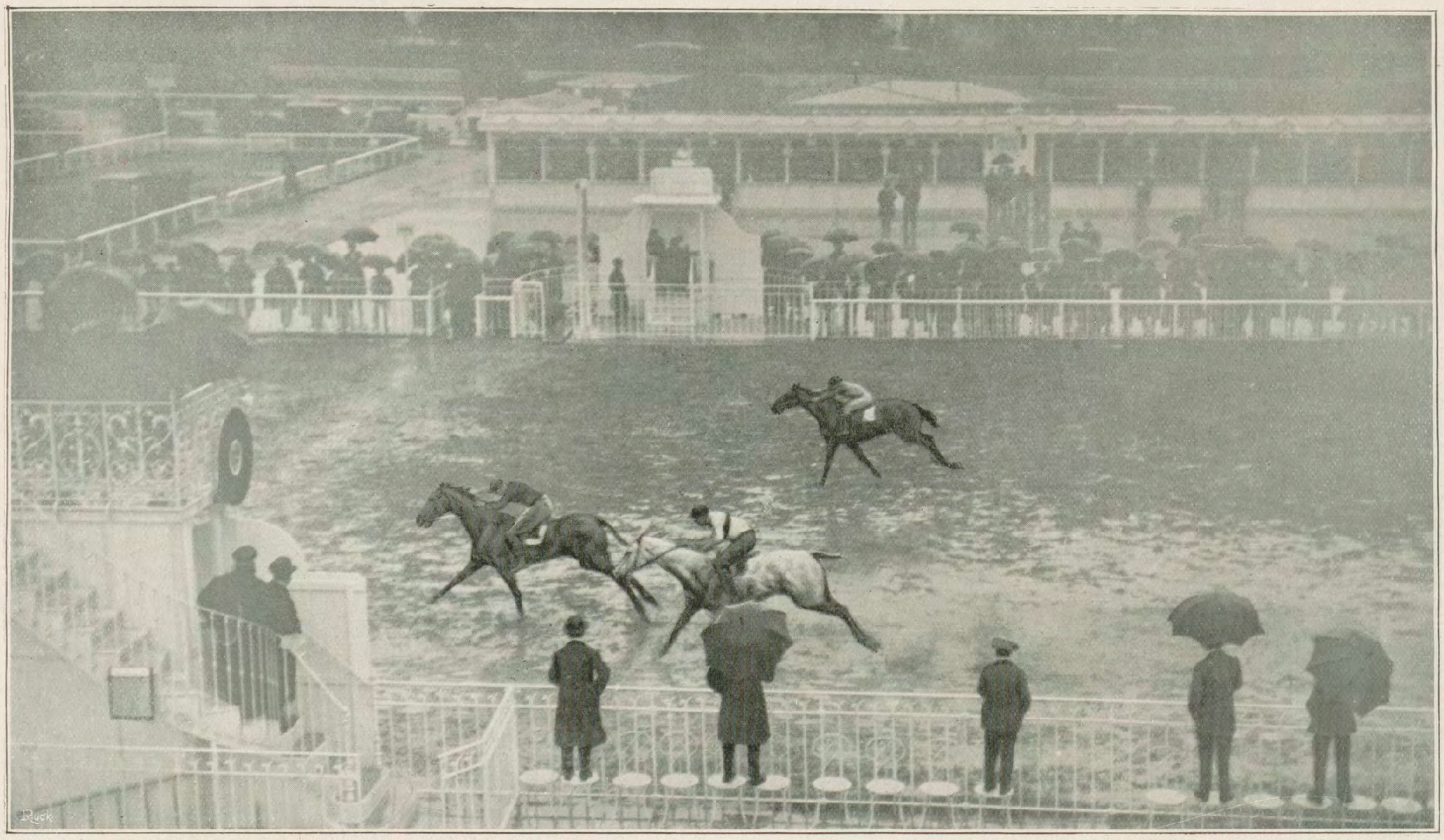

Ruck
Petit Duc
Le Matifan
Pyrrhus
Sirius II
Joli Garçon

A 100 MÈTRES DE L'ARRIVEE DANS LE PRIX MASSENA

Sirius II, qui suivait Brillantin le remplaçait en tête, mais menait un train modéré et était débordé avant le dernier tournant par Petit Duc, puis, à l'entrée de la ligne droite, par Le Matifan, qui prenait l'avantage entre les deux derniers obstacles pour gagner facilement d'une longueur et demie sur Petit Duc. Pyrrhus était troisième à une longueur, devant Sirius II.

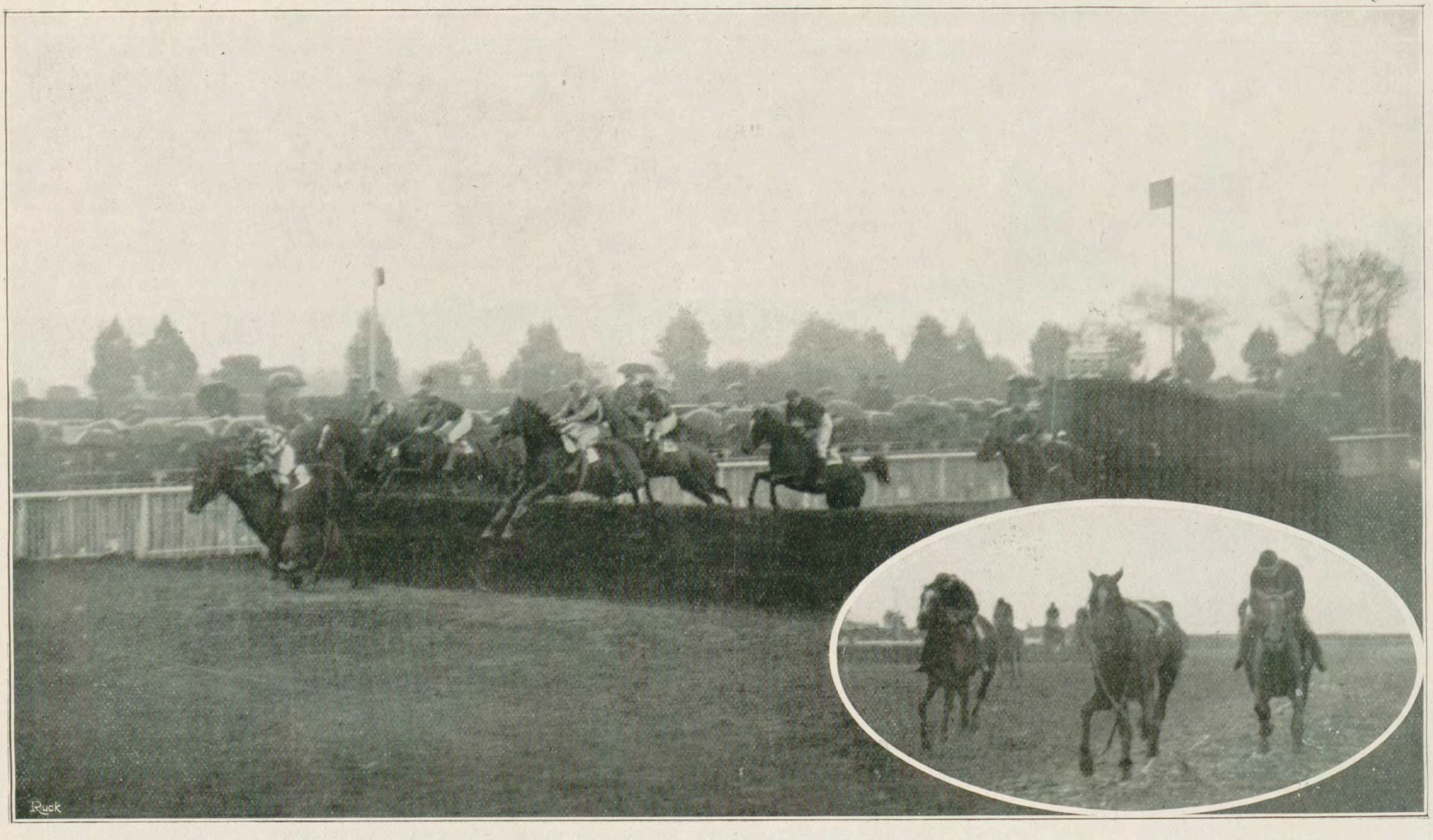
LE PRIX DU GRAND CERCLE DE NICE

(Photographies de notre envoyé spécial)



Saint Léonard Monsieur Monestyr Ecureuil II

L'ARRIVÉE DU PRIX DE CANNES (Steeple, 3.900 mètres, 4.000 francs). — Jeudi, 18 janvier.
Saint Léonard, sagement monté par W. Head a eu facilement raison de Monsieur Monestyr et d'Ecureuil II. Il s'est rapproché avant le dernier tournant et a passé au bull finch, Ecureuil II, qui menait un train soutenu depuis le départ.



LE PRIX DU GRAND CERCLE DE NICE (Steeple, handicap, 4.000 mètres, 30.000 francs). — Dimanche, 21 janvier.)
Hopper et L'Argentière II, les deux favoris, ont pris la première et la seconde place. La pluie qui avait contrarié les réunions de la semaine n'a pas fait trêve pour cette importante épreuve, ce qui fait que nous ne pouvons en donner que des clichés brumeux. En médaillon, l'arrivée d'Hopper, auprès de qui galope Amphictyon, sans cavalier.

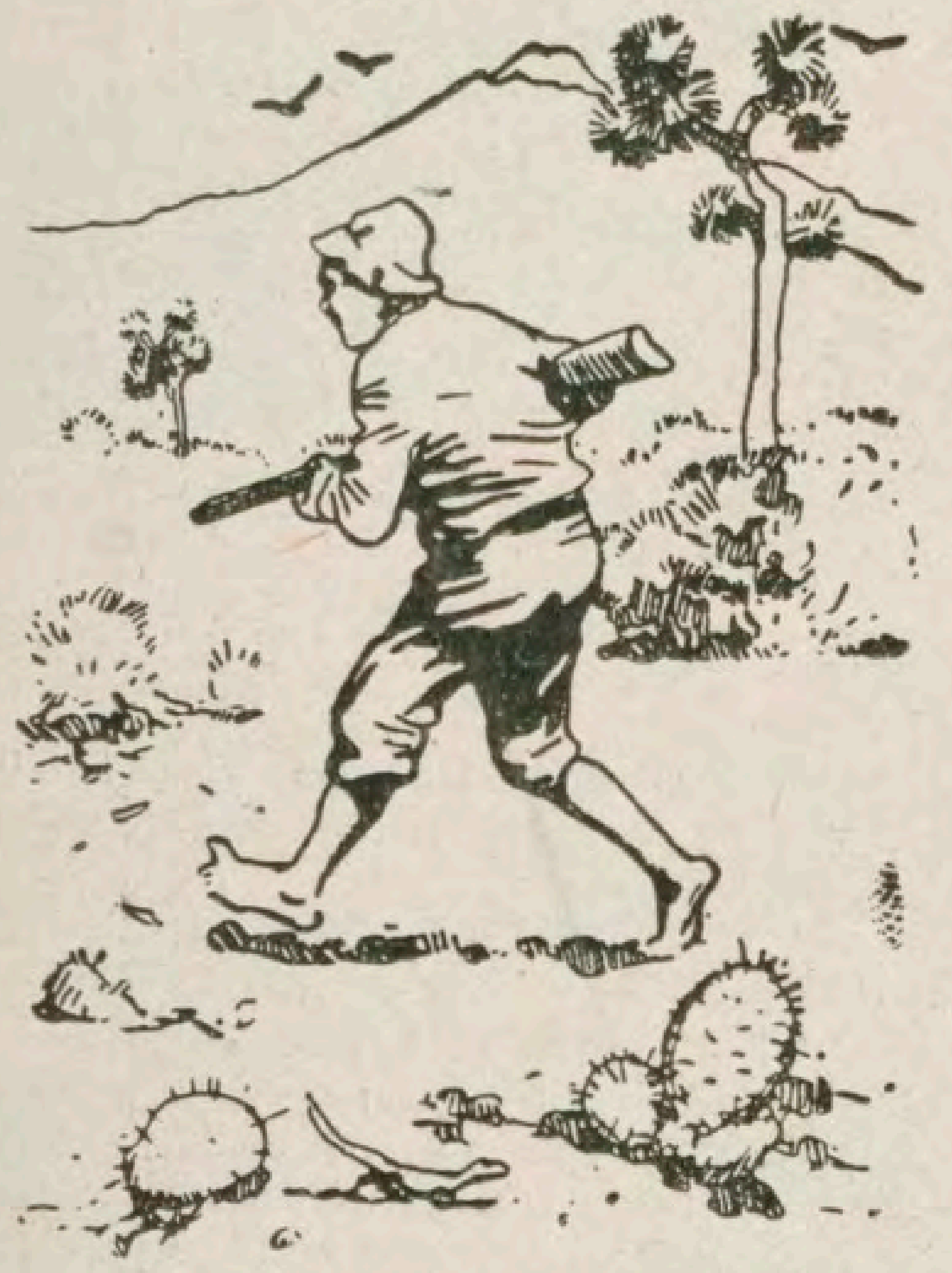
La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)

DESSINS DE ROBERT EDGREN

CETTE maison était bien grande pour nous, quoique nous fussions huit enfants. J'avais trois sœurs, dont deux plus âgées que moi, Lizzie et Alameda et une plus jeune, Lillie, et quatre frères, Cal, John, Tom et Charlie, qui fut connu plus tard sous le nom de Jack.

Nous vivions tous le plus souvent en plein air, car cela faisait partie des théories de mon père. Il avait étudié, disait-il, assez pour toute la famille et il ne pensait pas qu'aller à l'école était la chose la plus importante du monde, quoique cela ne put pas nuire aux enfants. Il disait qu'un gamin, pour être heureux, devait d'abord avoir une bonne santé. Il n'était jamais plus conttent que quand nous revenions de la chasse avec quelques petits oiseaux. Dans mon plus jeune âge, il m'envoyait à la pêche, Mais dès que je fus assez grand pour porter un fusil, il m'en offrit un et m'apprit à chasser.



JE MARCHAIS PENDANT QUINZE MILLES, LES PIEDS NUS DANS LE SABLE BRULANT.

Je ne crois pas que le travail que nous faisions à la ferme empêchât jamais l'un de nous de grandir. Quand notre père s'en allait le matin à la ville, il me donnait quelque ouvrage à faire dans les champs. Après quelques moments de travail, le soleil montait sur l'horizon et le sable commençait à chauffer, alors je rentrais à la maison et je disais à ma mère qu'il faisait trop chaud pour travailler; j'expliquais que le sable était trop brûlant pour rester pieds nus, mais je ne demandais pas à prendre mes souliers. Je saisissais mon fusil, je remplissais mes poches de cartouches et je partais à la chasse. Je faisais ainsi 15 ou 20 milles, pieds nus, dans le sable et le gravier chaud comme le couvercle d'une bouilloire, à travers rochers et buissons, et je revenais à la maison avec quelques cailles ou quelques pigeons bien gras. Le plus souvent, mon père était déjà rentré. Il me regardait sévèrement et me disait.

— Jim, je suppose que vous avez fait votre travail, ce matin.

— Non, monsieur, il faisait trop chaud.

— Faisait-il trop chaud pour aller à la chasse ?

— Non, monsieur, non, à l'ombre.

— Hum, hum! et avez-vous rapporté quelque chose ?

Alors j'allais à la cuisine et je lui montrais mon butin. Il fronçait un peu les sourcils, pour montrer qu'il n'avait pas oublié qu'il m'avait donné du travail aux champs, puis il se mettait à rire. Car il était grand amateur de gibier, et il ne pouvait pas résister aux charmes d'un couple de cailles bien dodues et rôties à point.

Au pis aller, je m'en rapportais à ma mère. Elle ne trouvait jamais mauvais ce que faisaient ses enfants.

Cela me rappelle une histoire de ma jeunesse que je veux rapporter ici, quoique qu'elle ne soit pas tout à fait à mon honneur.

Il y avait près de chez nous un prédicateur nommé Cobb. Ce n'était pas un méchant homme, dans son genre, mais il n'était pas bon du tout pour moi. Si ç'avait été un homme de grand air, lui aussi, s'il avait pris un fusil et qu'il nous eut accompagné à la chasse, ou s'il avait joué à la balle avec nous comme beaucoup de ses collègues, nous aurions eu plus de respect pour lui. Mais, au lieu de fraterniser avec nous, il était toujours à nous faire des remontrances et à nous prédire un avenir... qui n'était pas très flatteur pour les garçons de la famille Jeffries.

Il semblait qu'il n'avait pas autre chose à faire qu'à m'ennuyer. Il était toujours là quand je faisais une bêtise et il était le premier à la raconter.

Un jour, il me surprit en train de fumer une cigarette. On peut dire plutôt que j'essayais de fumer, car je n'en avais pas l'habitude. Il me regarda et s'en alla en marchant de côté, comme un crabe, dans la direction de notre maison. Je me doutais qu'il allait arriver quelque chose, et je courus à travers le verger et j'arrivai le premier.

Quand il entra dans la pièce où se trouvait ma mère, j'y étais déjà, les deux coudes appuyés sur notre vieux piano.

Il me regarda sévèrement pendant un instant, puis se tournant vers ma mère, il dit, solennellement :

— Est-ce qu'il y a un de vos enfants qui fume, Mme Jeffries ?

Vous auriez juré, à entendre le son lugubre de sa voix, qu'il demandait si l'un de nous n'était pas un voleur. Un moment, ma mère fut atterrée, puis elle dit.

— Oui, je pense que mon aîné fume de temps en temps, mais...

— Je - pense - que - j'en - ai - vu - un - fumer - l'autre - jour, dit le père Cobb, d'un ton lent et solennel, comme un juge qui prononce une sentence. Puis il s'arrêta et me regarda fixement, de telle sorte qu'il ne fut douteux pour personne que c'était de moi qu'il parlait. Cela me rendit furieux: je levai mes coudes du pianno et je le regardai dans les yeux.

— Est-ce que ma mère n'a pas assez de tracas ? lui dis-je, sans que vous ayez besoin de l'ennuyer avec vos racountars sournois et méchants! Cela arrêta net le discours du pasteur. N'osant dire à ma mère que ses enfants n'étaient pas convenables, il pensa avoir plus de chances auprès de mon père.

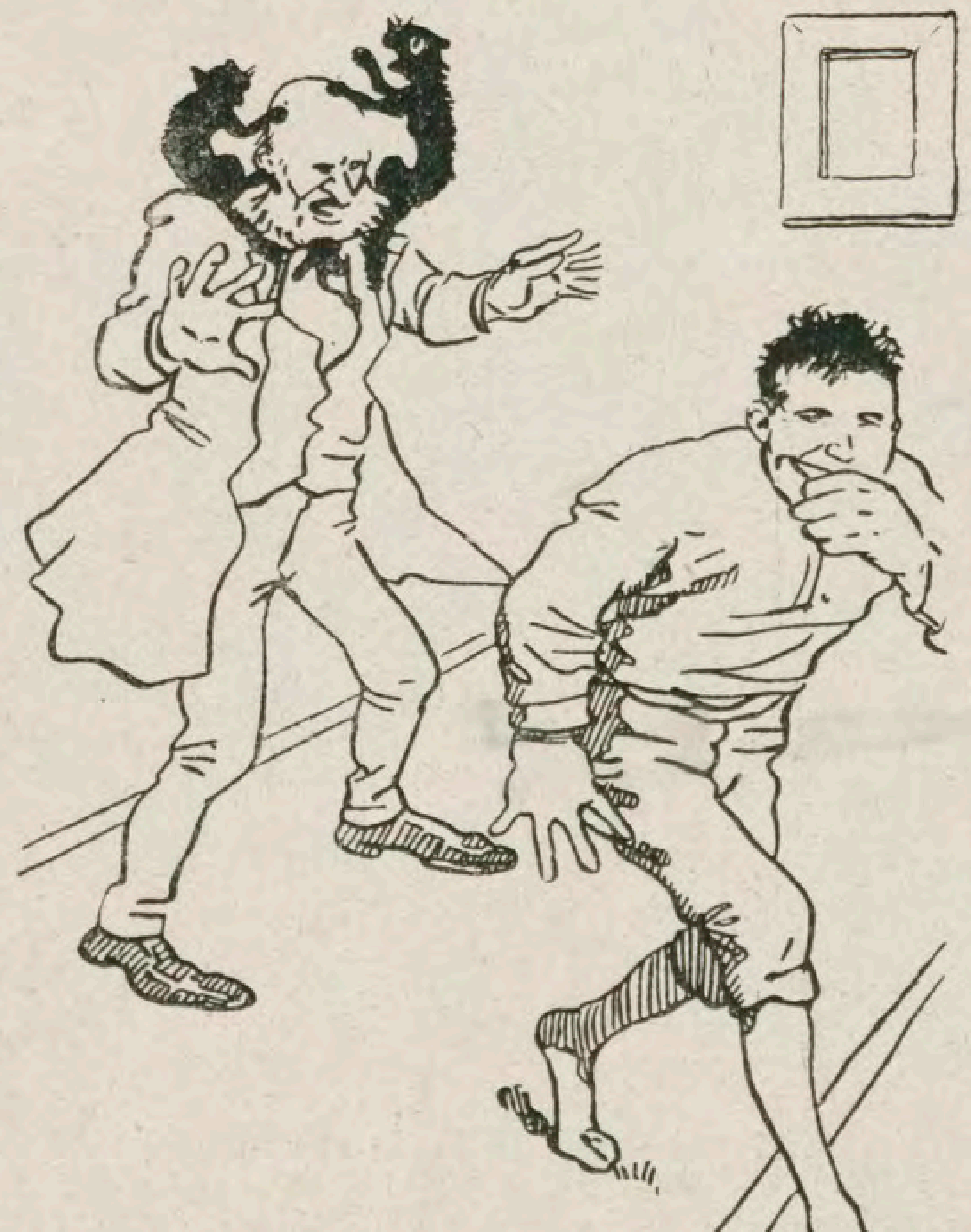
— M. Jeffries, dit-il, de ce même ton lugubre, savez-vous quel genre d'enfants vous avez? Et disant cela, le père Cobb me lança un long regard de haine, car j'étais à côté de lui.

— J'ai de bons enfants, dit mon père.

— De bons enfants! s'exclama le pasteur. J'ai peur que Jaymes, et espaçant ses mots, soit - un - bien - mauvais - garnement.

— Quoi! dit mon père en riant. Je pense, au contraire, est le meilleur de mes enfants.

Mon ennemi fut complètement déconfit, et il s'en fut avec le désappointement peint sur la face. Mais j'ai peur d'avoir été jour-là un vrai garnement. Car je courus après lui, j'attrapai deux chats et je les lui jetai à la tête. Un chat, cela peut ne pas faire beaucoup d'effet. Mais deux chats, surtout quand ils ont les queues attachées ensemble et qu'il vous en tombe un sur chaque épaule, c'est une histoire effrayante.



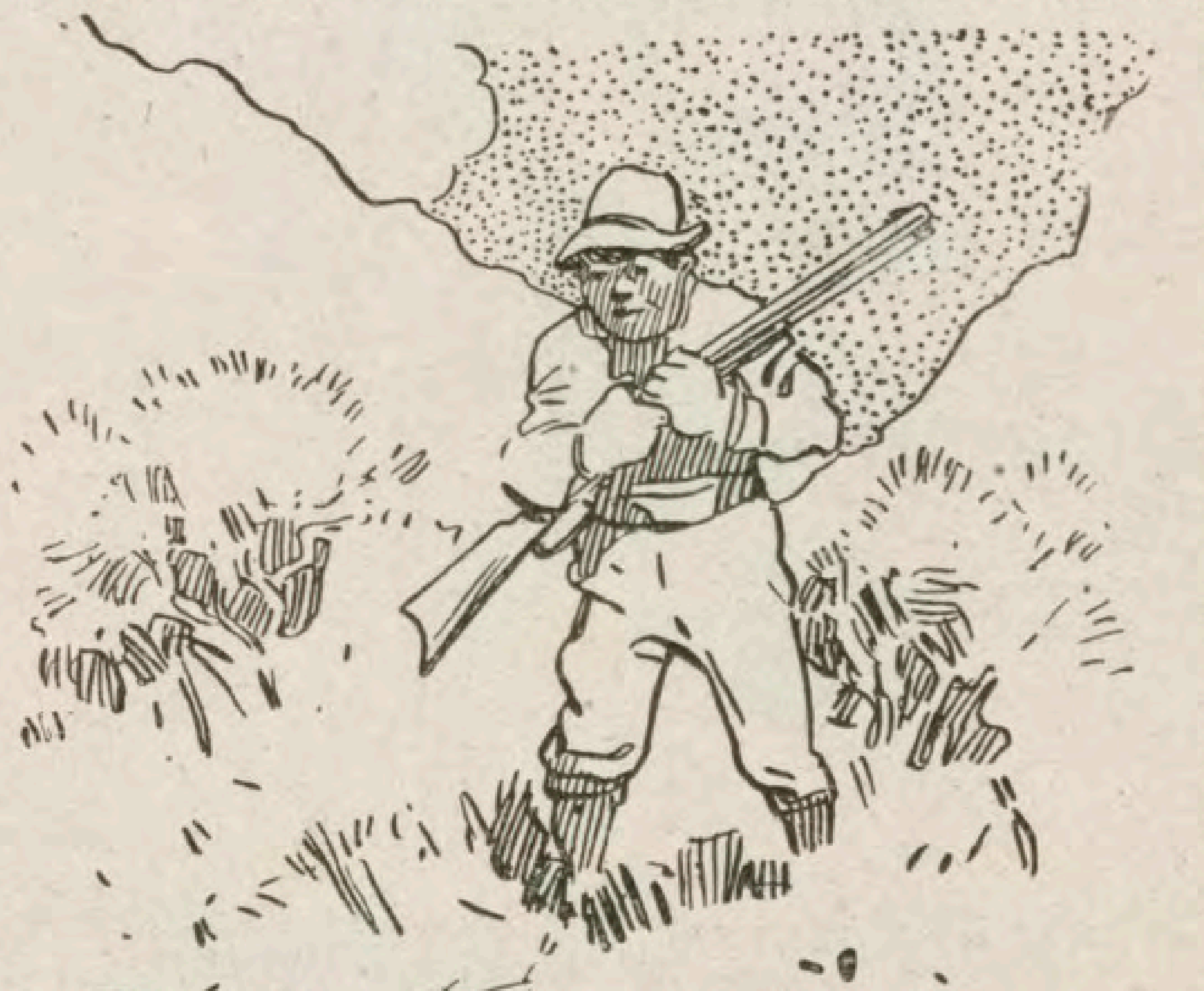
J'ATTRAPAI DEUX CHATS ET JE LES LUI JETAI A LA TÊTE.

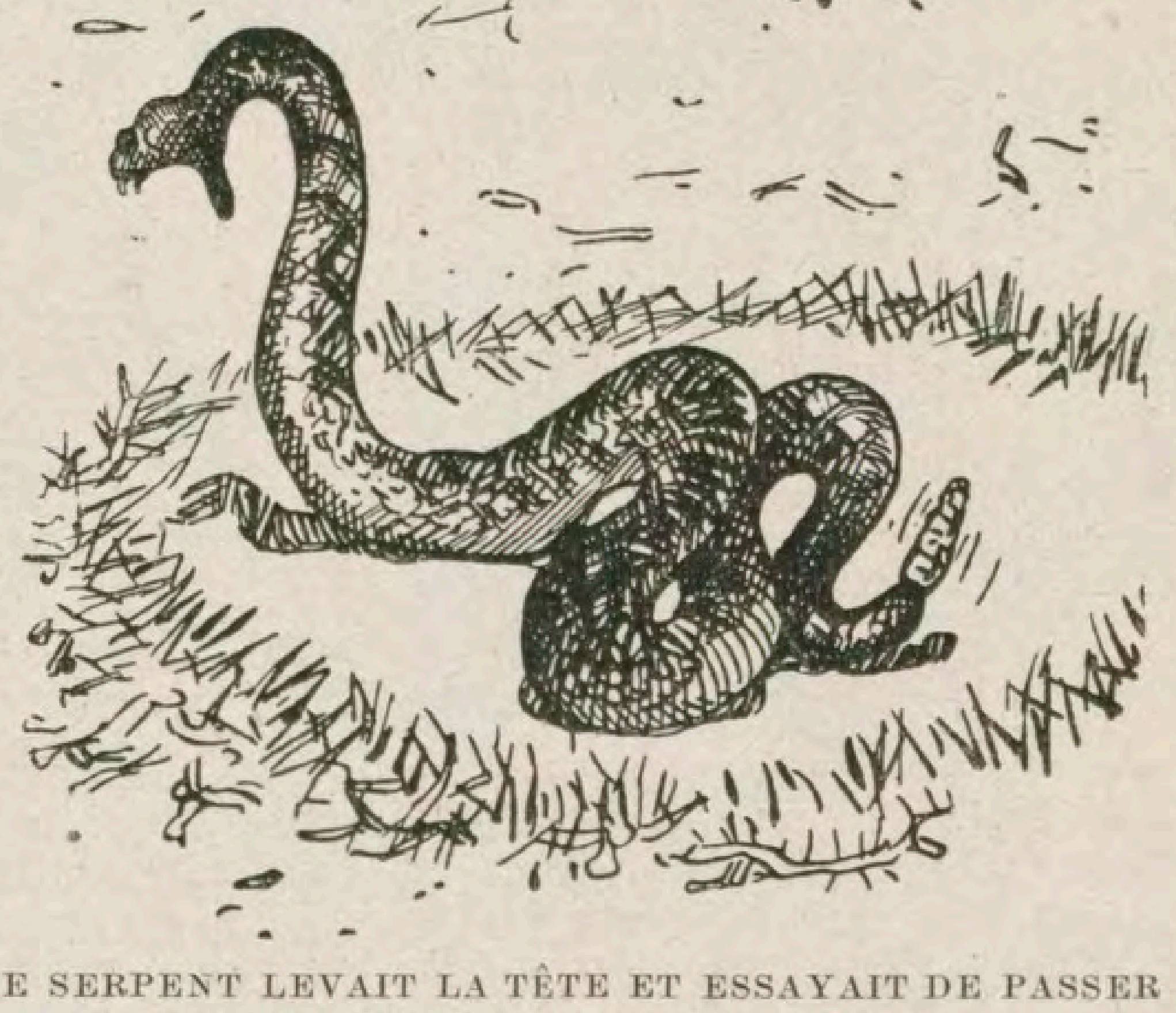
Le père Cobb disparut avec plus de hâte que de dignité et, pour un moment, votre ami Jim vécut en paix.

CHAPITRE III

JE TUE MON PREMIER DAIM

Je n'avais que onze ans quand je tuais mon premier daim. Mais il n'y a pas de quoi se vanter, car beaucoup d'enfants, dans nos contrées de l'Ouest, chassent le daim, aussitôt qu'ils peuvent porter un fusil. A l'époque, cependant, j'étais très fier de cet exploit qui m'élevait selon moi à la hauteur des héros des histoires d'aventures de chasses et de trappeurs qui étaient les seules que j'aimais à parcourir. Je me trouvais bien supérieur à tous les gamins de mon âge qui restaient à la maison et dont la seule distraction consistait à jouer aux billes, quand ils n'étaient pas à l'école.





LE SERPENT LEVAIT LA TÊTE ET ESSAYAIT DE PASSER PAR-DESSAUS LA BORDURE DE CACTUS.

J'avais le premier fusil que mon père m'avait donné, et ce n'était pas un jouet choisi pour un enfant. Mon père n'aimait pas les engins de fantaisie, aussi bien pour la chasse que pour la pêche. Aussi, il me fit cadeau d'une carabine Winchester 45-70. Elle eut convenu parfaitement pour la chasse à l'éléphant. Quand je l'essayai sur une caille, il n'en resta plus rien qu'un petit flocon de plumes qui flottait dans l'air. Je tuai ensuite un lapin qui se sauvait devant moi sur le sable. La balle le prit en queue. Tout ce que je retrouvai fut la peau, les oreilles et les pattes de derrière. Je pouvais, avec une balle, traverser une douzaine au moins de planches de l'épaisseur d'une porte placées l'une derrière l'autre. J'étais vraiment anxieux de l'essayer sur le gros gibier.

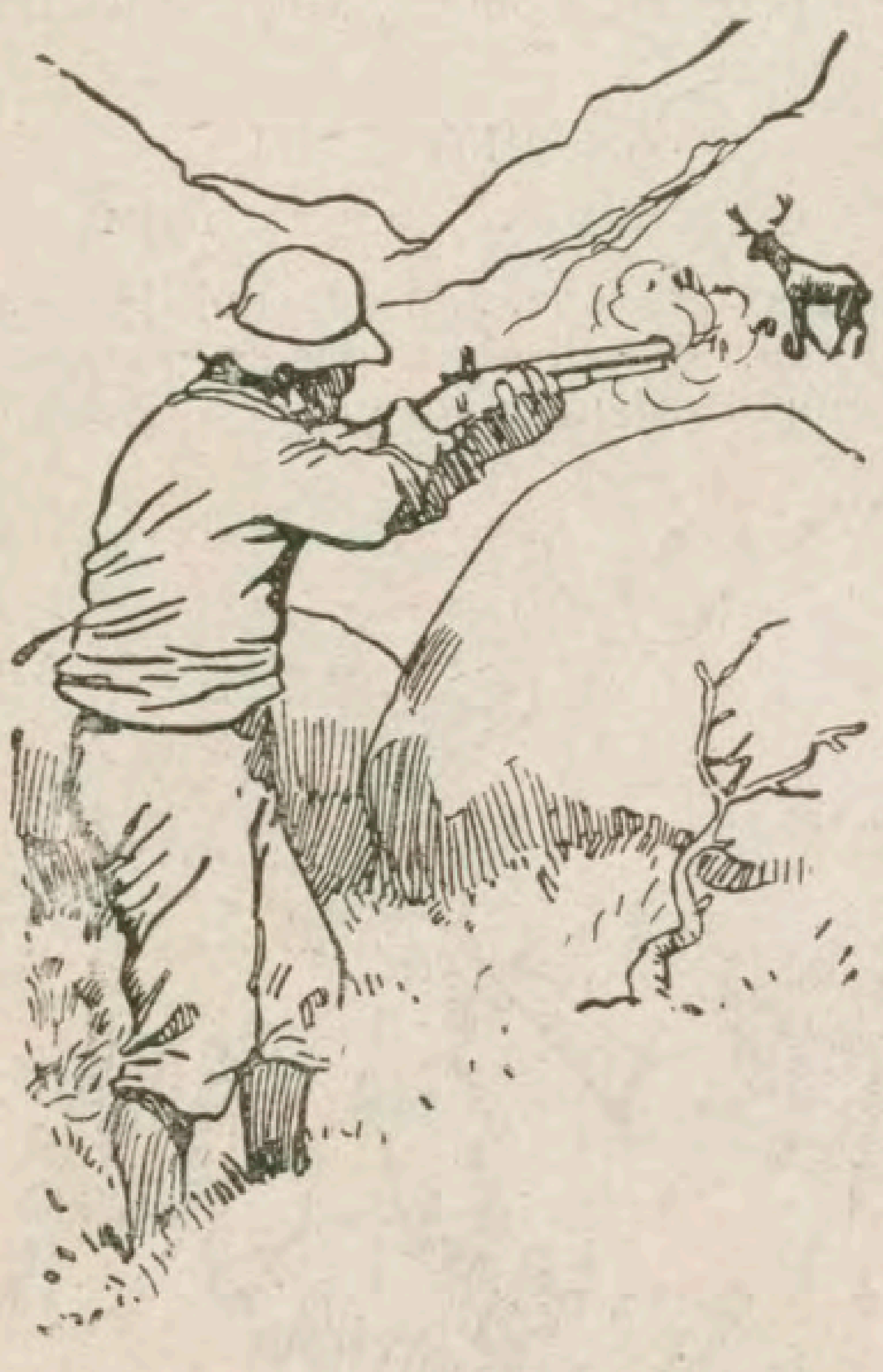
A cette époque, il y avait beaucoup de daims sur les montagnes environnantes. On trouvait leurs traces sur les sommets et on pouvait les suivre descendant jusque dans les vallées où ils vont boire. Un jour, je partis, mon fusil sur l'épaule, bien décidé à trouver un daim et à lui dire deux mots. C'était une après-midi superbe. Il est curieux comme certains souvenirs de l'enfance vous restent présents à l'esprit après tant d'années. Je revois taout cela comme si c'était d'hier. Il n'y avait pas un nuage au ciel et il faisait juste assez chaud pour que la température fut agréable. De temps en temps, un lappin sortait du fourré devant moi et se sauvait en bondissant. Je voyais sa queue filer dans l'herbe verte comme une boule de coton blanc et un instant après elle était disparue. Partout des oiseaux et, sur les rochers, des lézards verts qui s'arrêtaient balançant la tête de haut en bas, tant que j'étais en vue.

---

(1) Voir le Numéro 696.

Il y a dans ce numéro un certain nombre de mots auxquels une lettre a été ajoutée. L'ensemble de ces lettres forme le nom d'une épreuve célèbre, qui constitue la seconde des réponses de notre concours de Jeffries. Voir à la page suivante les conditions et les prix de ce concours.

Un « coureur de routes », me passa rapide comme un sprinter et je regardais autour de moi s'il n'avait pas construit quelque piège à serpent.



JE VISAI LONGUEMENT LE MALE ET JE PRESSAI LA GACHETTE.

J'ai souvent, dans ces vallées, trouvé les traces des travaux de ce « coureur de routes », nous nommons ainsi un grand échassier qui se plaît sur les terrains gazonnés où il peut se livrer à la course, car il préfère courir sur ses longues jambes que voler.

L'occupation préférée du « coureur de routes »(1), c'est de tuer des serpents à sonnettes. Quand il en trouve un endormi, il s'en va tout de suite ramasser une quantité d'épines de cactus, il en forme un cercle tout autour du reptile endormi, en dirigeant toutes les pointes vers l'intérieur du cercle. Puis il s'éloigne un peu et commence à pousser des cris. Le serpent s'éveille, aperçoit l'oiseau, lève la tête pour se précipiter sur lui. Mais il s'apperçoit qu'il ne peut passer nulle part, qu'il est prisonnier et qu'il ne lui reste plus qu'à mourir. Alors il prend une décision suprême, se mord lui-même avec ses crochets empoisonnés et, quelques minutes après, c'en est fait du serpent. Alors l'oiseau pousse un cri de triomphe, disperse les épines et s'offre un serpent pour son déjeuner.

L'oiseau venait de disparaître, mais je l'avais troublé dans sa chasse, car un peu plus loin je trouvais sa victime au milieu d'un tas de sable. Le serpent venait juste de s'éveiller, car il rampait, en déroulant lentement ses anneaux tout autour du cercle. De temps en temps, il levait la tête et essayait de grimper par-dessus la bordure de cactus. Mais aussitôt que son cou touchait une épine, il reculait et se mettait à chercher un autre passage. Mais il n'y avait aucune brèche dans la muraille.

Pour hâter les choses, je cassai une badine et j'en frappai le reptile à la tête. Il entra en rage, et aussitôt il se retourna et se mordit au-dessus de la queue; il recommença à plusieurs reprises. Je n'avais pas le loisir d'attendre le dénouement, car dès à présent, c'était un serpent mort. Je ne m'amusai pas à détacher ses sonnettes, comme on a coutume de le faire quand il s'agit d'une bête qu'on a tuée, car il paraît qu'il est dangereux de le faire pour un serpent qui s'est tué lui-même. Le corps est tout entier imprégné de poison et si on vient à se couper ensuite avec son couteau, il peut en résulter de graves désordres.

J'étais arrivé dans le grand cañon de Tahunga et j'ouvrais les yeux tout grands, car je savais que c'était un endroit très fréquenté par les daims qui descendent à la rivière pour s'y désaltérer. Ce ne fut cependant qu'un peu avant le coucher du soleil que je tombais sur une bande composée de deux biches et d'un beau mâle. Ils étaient tous les trois en train de paître au fond d'un petit ravin.

Le Winchester ne fut pas long à venir à mon épaule. Je visai soigneusement le bouc et pressai la détente. Un nuage de poussière s'éleva du sol derrière la bête qui bondit sur les flancs du ravin. J'entendais nettement les buissons craquer sous son poids. Les deux biches s'étaient enfoncées sous les branches et avaient disparu.

Je fus un moment le plus désappointé garçon qu'il put y avoir au monde. J'étais sûr de tuer ma bête et, tout ce que j'avais fait, c'était d'avoir soulevé un peu de sable derrière lui. Je suivis sa trace un moment, mais l'obscurité qui tombait m'arrêta. D'ailleurs, il avait dû être fort effrayé et il courrait des milles avant de se reposer.

Comme je revenais vers la maison, je rencontrai mon grand frère.

— Eh bien, Jim, avez-vous tué un daim ? me dit-il.

— Non, j'ai bien eu la chance d'en rencontrer un, mais je l'ai manqué; répondis-je tristement.

— En êtes-vous bien sûr ?

Je restai sans répondre.

— Jim, me dit mon frère, je suis sûr que vous l'avez touché. Demain, nous nous lèverons de grand matin, et nous irons le chercher.

J'étais loin d'être aussi optimiste. Néanmoins, le lendemain, dès la première heure, mon frère et moi nous nous dirigions vers le cañon.

Quand nous nous approchâmes de l'endroit où j'avais vu le troupeau la veille, nous aperçûmes deux ou trois vautours qui décrivaient lentement des cercles dans les airs. Bientôt, d'autres arrivèrent du haut du ciel.

— Vous aurez votre daim, me dit mon frère, mais nous arrivons juste à temps.

En effet, nous retrouvâmes vite la trace et quelques minutes après, nous étions auprès de la bête. C'était un animal superbe; il avait été touché au défaut de l'épaule.

Depuis lors, j'ai souvent été étonné de la vitalité des animaux sauvages. Un homme, un homme ordinaire, frappé comme ce daim, n'eut pas fait un pas de plus. Le choc seulement d'une balle est plus fort que le coup de poing le plus formidable qui ait jamais été donné dans un ring. Il m'est arrivé souvent de voir un ours frappé par une balle, tomber et rouler comme s'il venait d'être renversé par un train.

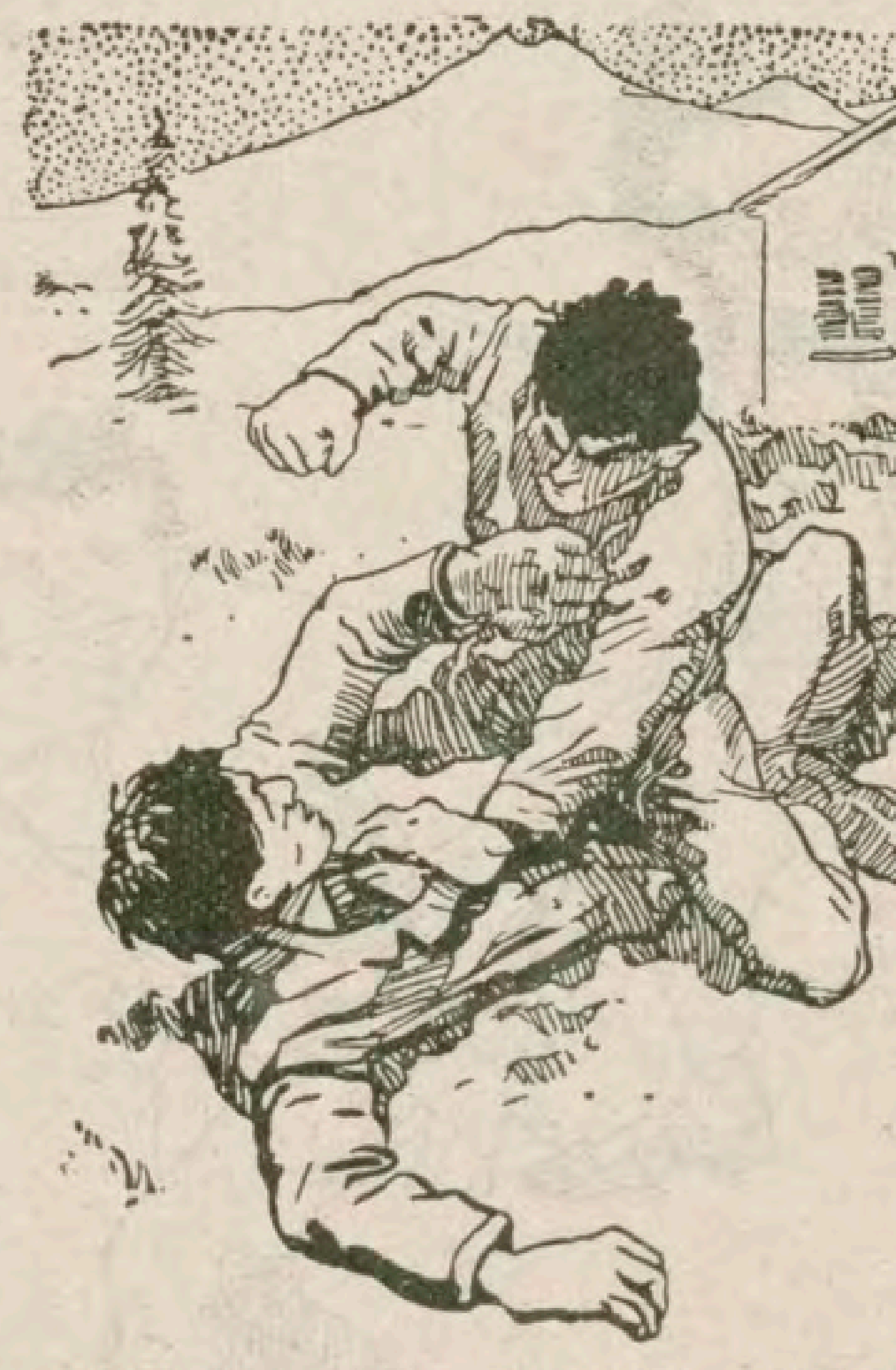
CHAPITRE IV

MA PREMIÈRE BATAILLE A L'ÉCCOLE

Mon père avait coutume de raconter des anecdotes sur nos ancêtres qui étaient tous plus ou moins de grands batailleurs, mais il n'en était pas très prodigue, car il avait peur de nous voir suivre leur exemple.

La famille Jeffries prit part à la guerre de l'Indépendance et aux lauttes contre les Indiens, nous disait-il, et quoique ce fussent tous des gens très tranquilles et très pacifiques, ils n'aimaient pas à se laisser marcher sur le pied.

C'était le principe auquel j'essayais de me conformer. Je ne cherchais jamais la bataille; mais, si quelqu'un commençait à se moquer de moi, je prenais soin de ne pas me laisser marcher sur le pied. Le meilleur moyen pour cela était de tomber sur le gars jusqu'à ce qu'il en ait assez.



JE LUI MARTELAI LA FIGURE AVEC MES DEUX POINGS.

Quand j'étais à l'école d'Arroyo-Secco, près de notre ranch, j'avais parmi mes condisciples un grand garçon nommé Fred Hamilton. Fred et moi, nous étions rivaux, quoiqu'alors je n'étais pas très grand. Il avait 19 ans et pesait environ 195 livres. Je ne pesais guère que 140, mais j'étais trapu et fort.

Un jour, Hamilton et moi, nous nous disputions. Après quelques mots durs échangés, il se précipita sur moi et me donna une gifle. Mon père avait coutume de répéter : si un ennemi vous donne un soufflet, tendez-lui l'autre joue, dit l'écriture. Je me disais que c'était très joli, mais s'il vous frappe aussi sur l'autre joue, ce qui arrivera après sera bien de sa faute.

Me rappelant la leçon de la Bible, et les préceptes de mon père, je tendis l'autre jaoue, suivant la règle.

— Frappe une autre fois, dis-je et cela ira bien.

Il frappa.

Et alors cela commença à chauffer. Je n'avais aucune chance contre lui si nous restions tous les deux sur nos pieds, mais au premier choc, je lui passai un tour de hanche et je le renversai sur le sol. Avant qu'il eut pu faire un mouvement, j'étais sur lui et je lui martelais la figure avec les deux poings. Je ne connaissais rien du combat debout, à cette époque, et les règles du ring m'étaient tout à fait étrangères. Mais je tapais ferme, et c'était là le principal. Hamilton ne put pas me retourner et je lui infligeai une terrible punition. Il avait les deux yeux pochés et la figure toute noire, quand je le laissai partir. Puis je retournai à l'école et il me suivit.

(A suivre.) J.-J. **Jeffries.**

---

(1) L'oiseau que l'auteur nomme ainsi est sans doute celui que nous nommons Secrétaire. Ce qu'il dit du suiccide du serpent à sonnettes peut être rapproché de la légende du scorpion qui se donne la mort quand on l'entoure d'un cercle de charbons ardents.

Notre Concours de Jeffries

QUELLE EST CETTE ÉPREUVE ?

Une série de questions sportives sont posées à nos lecteurs : 2.000 francs de prix leur sont offerts.

Dans notre dernier numéro, nous avons annoncé à nos lecteurs que nous greffions une série de concours sportifs sur la publication des mémoires de Jim Jeffries. Nous avons déjà proposé une première énigme à leur sagacité, nous continuons aujourd'hui par une seconde d'une formule toute opposée.

Dans le texte de notre feuilleton, nous avons intentionnellement ajouté un certain nombre de lettres, dont l'ensemble forme le nom d'une épreuve connue. Ces lettres sont placées, bien entendu, dans un ordre tout différent de celui qu'elles occupent dans la formation du nom à trouver.

Nos lecteurs qui prennent part à notre grand concours doivent détacher chaque semaine le bon spécial qu'ils trouveront dans nos pages d'annonces et le conserver soigneusement jusqu'à la fin de la publication des souvenirs du célèbre boxeur.

A ce moment, en effet, nous ferons paraître une page sur laquelle seront réservées des cases particulières permettant de coller chaque bon avec en regard un espace prévu pour inscrire la solution. Par conséquent ne rien nous envoyer jusqu'à ce jour.

Pour éviter les ex-æquo, nous prierons nos lecteurs de répondre, en outre, à cette question supplémentaire :

Quel sera le nombre de lecteurs qui participeront à ce concours ?

Nous avons affecté 2.000 francs de prix à ce concours; en voici d'ailleurs la liste.

1er Prix : Un objet d'art, valeur : 500 francs.
2e Prix : Collection complète de Sports-Bibliothèque, tirage de luxe, valeur : 450 francs.
3e Prix : Collection complète de Sports-Bibliothèque, reliée peau, valeur : 250 francs.
4e Prix : Collection complète de Sports-Bibliothèque, cartonnée, valeur : 170 francs.
5e Prix : Collection complète de Sports-Bibliothèque, brochée, valeur : 140 francs.
6e Prix : 100 francs en volumes.
7e Prix : 50 francs en volumes.
8e Prix : 30 francs en volumes.
9e Prix : 20 francs en volumes.
10e Prix : 10 francs en volumes.
11e Prix : 10 francs en volumes.
Et vingt autres prix en volumes.

Ces ouvrages seront choisis par nous dans le Catalogue de la librairie Pierre Lafitte et Cie, et seront délivrés aux lauréats, dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris.

Nous donnerons prochainement la photographie du magnifique objet d'art qui constituera le premier prix de notre

GRAND CONCOURS DE JEFFRIES

Voir page IV des Annonces le Bon qui devra être joint à la réponse collective aux différentes questions qui feront l'objet de ce concours.

Calchas.